MIROSŁAW SKWIOT

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH



PANCERNIKI TYPU BISMARCK cz. 3

BISMARCK

AJ-PRESS

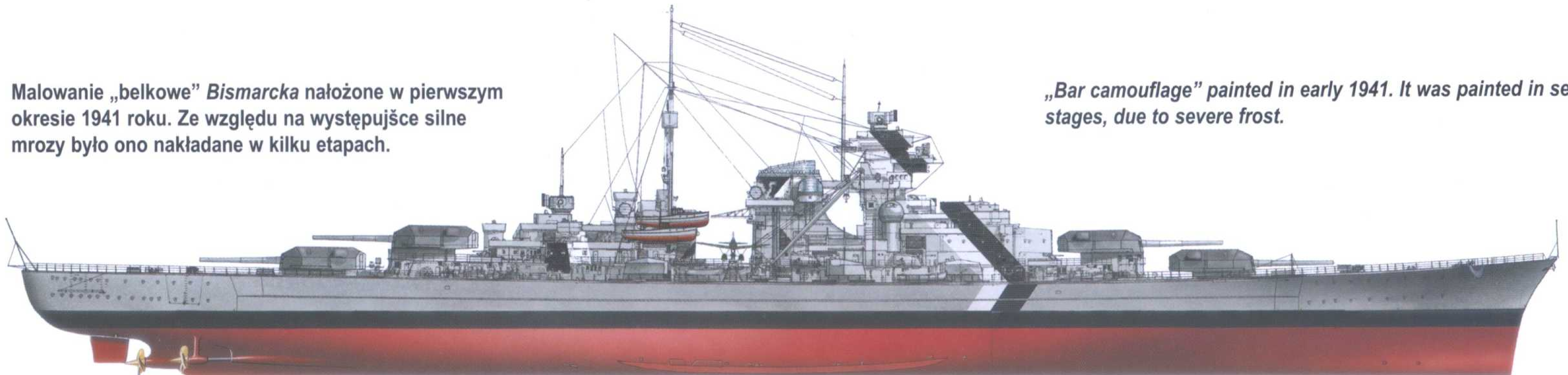
Jasnoszare malowanie standardowe *Bismarcka* po wejściu do służby 24 sierpnia 1940 roku do końca 1940 roku.

Light Grey standard paint job, carried by the Bismarck from the day of commission August 24, 1940 to the end of 1940.

mal. Jarosław Wróbel / artwork: Jarosław Wróbel

Malowanie „belkowe" *Bismarcka* nałożone w pierwszym okresie 1941 roku. Ze względu na występujsce silne mrozy było ono nakładane w kilku etapach.

„Bar camouflage" painted in early 1941. It was painted in several stages, due to severe frost.



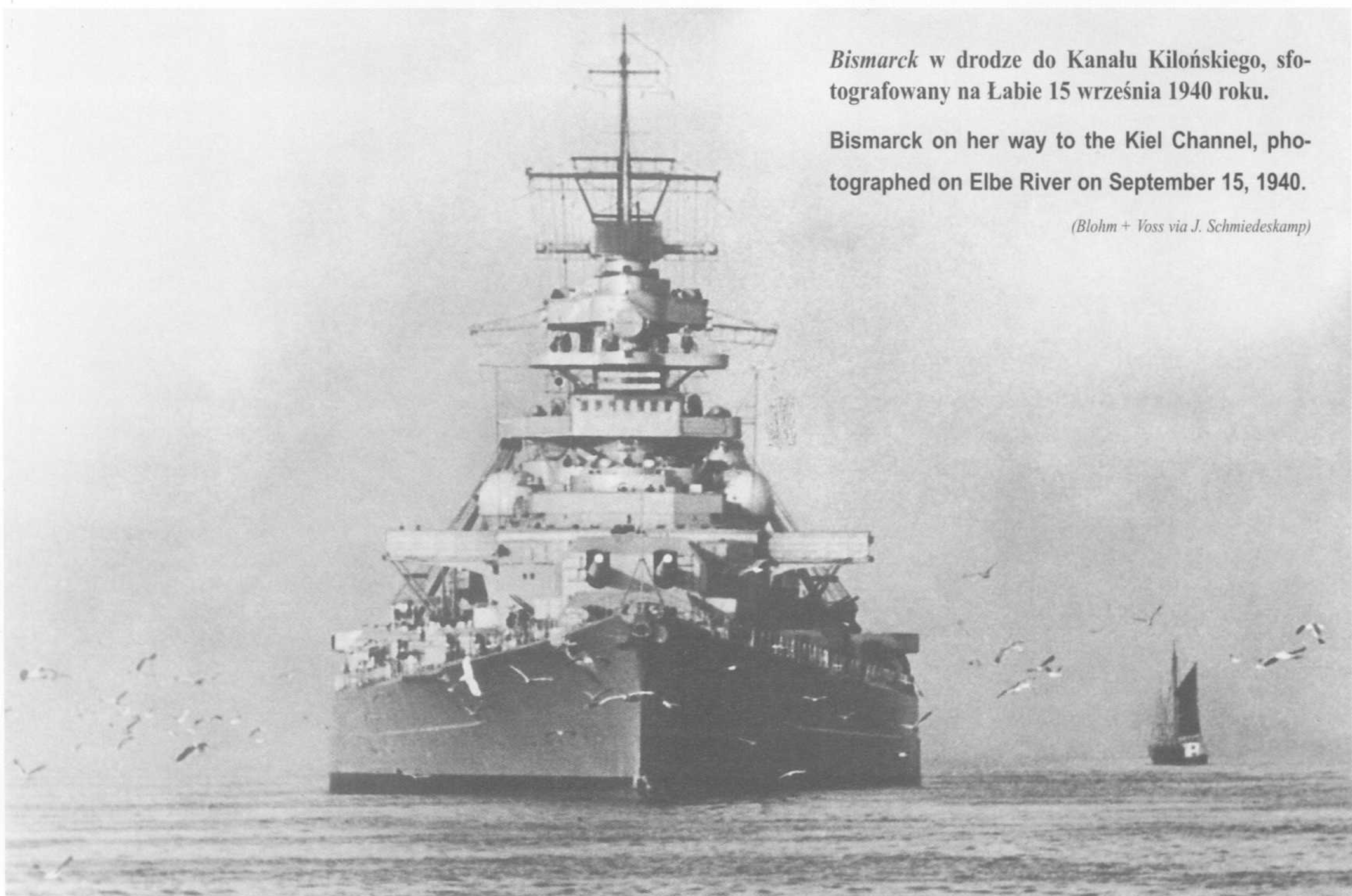
skala 1 : 1000 *scale*

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

MIROSŁAW SKWIOT

PANCERNIKI TYPU BISMARCK cz. 3

BISMARCK



Bismarck w drodze do Kanału Kilońskiego, sfotografowany na Łabie 15 września 1940 roku.

Bismarck on her way to the Kiel Channel, photographed on Elbe River on September 15, 1940.

(Blohm + Voss via J. Schmiedeskamp)

AJ-PRESS

AJ - PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 GDAŃSK
tel./fax: (+48-58) 344 99 73
tel. kom. 0-601 31 18 77
www: http://aj-press.home.pl
e-mail: aj-press@home.pl

Red. nacz. serii: **Adam Jarski**
Redakcja: **Małgorzata Szulist**
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: **Adam Jarski**
Rys. na okładkę: **Grzegorz Nawrocki**
Plansze barwne: Jarosław Wróbel
Rysunki: **Mirosław Skwiot**
Mapy: **Jarosław Jaroszewicz**
Proj. graf. i skład: **Katarzyna B. Kwiatkowska**
Korekta: **Małgorzata Szulist**

Druk: **Drukarnia POZKAL,**
ul. Cegielna 10/12,
88-100 Inowrocław
tel. (0-52) 354 27 00

Dystrybucja: krajowa i zagraniczna AJ-PRESS
ul. Chrobrego 32
80-423 Gdańsk
tel./fax (0-58) 344-99-73
sklep@aj-press.home.pl

Dystrybucja zagraniczna: INTERMODEL
267 24 Hostomice,
Nadrazni 57
tel/fax: (+42) 0316 494491
CZECH REPUBLIC

„*AIR*CONNECTION"
Box 21227
R.P.O Meadowvale
Mississauga ON
L5N 6A2 CANADA
phone: (+1) 905 785-0016
fax: (+1) 905 785-0582
sale@airconnection.on.ca

ISBN 83 - 7237 - 076 - 1
sto osiemdziesiąta dziewiąta publikacja AJ-Pressu

Jeśli posiadacie ciekawe zdjęcia samolotów, broni lub okrętów różnych państw, szczególnie z okresu wojen lub konfliktów zapraszamy do współpracy przy przygotowywaniu następnych publikacji wydawnictwa AJ-PRESS. Oryginały zdjęć zostaną zwrócone. Prosimy o kontakt w celu omówienia szczegółowych warunków.

If you have any photos of aircraft, armor or ships of any nation, particularly wartime snapshots, please share them with us and take part in preparing next AJ-PRESS books. All photos will be copied and returned to the owner. Please contact us to get further information about financial terms.

Na okładce: *Bismarck* podczas bitwy w Cieśninie Duńskiej, 24 maja 1941 roku. *Mal. Grzegorz Nawrocki*

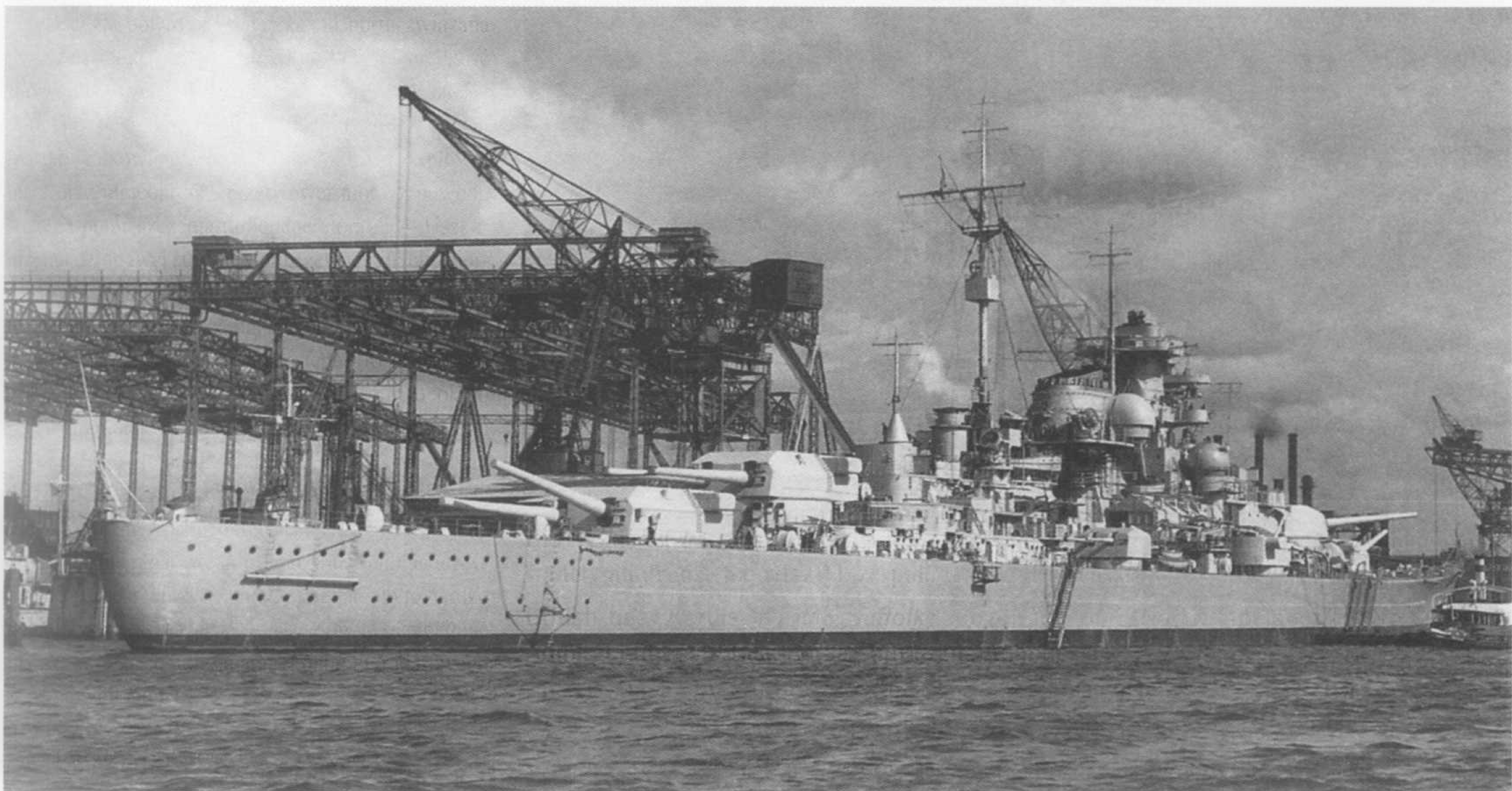
Chciałbym podziękować bardzo wielu osobom, które pomogły mi w napisaniu tej monografii udostępniając materiały ikonograficzne i tekstowe, w szczególności panu Siegfriedowi Breyerowi, pracownikom Bundesarchiv w Koblencji — pani Brigitte Kuhl, panu Döringoffowi z Bundesarchiv / Militärarchiv z Freiburga BRD, panom Peterowi Kentowi, Ianowi Carterowi z Imperial War Museum w Wielkiej Brytanii. Na koniec specjalne podziękowania dla pana Jörga Schmiedeskampa ze stoczni Blohm & Voss za udostępnienie archiwalnych materiałów soczniowych

Mirosław Skwiot

I'd like to say my thanks to many people, who helped me write this monograph, by allowing me to use their materials, texts and pictures alike. My great thanks are going to Mr. Siegfried Breyer, to the staff of the Bundesarchiv in Koblenz: Ms Brigitte Kuhl and Mr. Döringhoff of the Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg, BRD, to Mr. Peter Kent and Mr. Ian Carter of the Imperial War Museum in London, UK. I'd like to say my special thanks to Mr. Jörg Schmiedeskamp of the Blohm & Voss Yard for allowing me to study the archival yard documents.

Mirosław Skwiot

PRZEBIEG SŁUŻBY BOJOWEJ



Bismarck **zacumowany do nabrzeża stoczni Blohm & Voss podczas ostatnich prac wyposażeniowych w sierpniu 1940 roku.**
***Bismarck* moored at the fitting out pier of the Blohm & Voss yard in the closing phase of the fitting out in August, 1940.**

(Blohm + Voss)

Wstęp

Od połowy kwietnia 1940 roku na pokładzie *Bismarcka* znajdowali się oficerowie techniczni, podoficerowie oraz 65 marynarzy. Dwa miesiące później dołączył do nich personel artyleryjski liczący w sumie 60 osób. Ta szkieletowa załoga pancernika przechodziła swoje pierwsze szkolenie jeszcze w stoczni Blohm & Voss. Jako pierwsi mieli zaznajomić się od podstaw z zainstalowanymi na okręcie urządzeniami. Najwięcej pracy mieli podoficerowie, którzy „zagrzebani" w maszynach, uzbrojeniu, rurociągach i zaworach, sporządzali dokładny opis pancernika i przygotowywali niezbędne tematy do szkolenia przyszłej załogi. Z powodu trwających na *Bismarcku* prac wyposażeniowych „tymczasowa" załoga nie mieszkała na pokładzie, lecz w całości na dwóch hulkach-bazach *Oceana* i *General Artigas*. Dla nich rozpoczęło się intensywne szkolenie, które miało ich dokładnie zaznajomić z okrętem, siłownią oraz uzbrojeniem. Ze względu na trwające prace wyposażeniowe marynarze zwiedzali okręt małymi grupkami. Z determinacją zaglądali do poszczególnych magazynów i schowków okrętowych, wspinali się na najwyżej położone pomosty i maszty. Na samym dole dokładnie poznawali podwójne dno oraz umieszczone w nich zasobniki i komory. Oprócz tego każdy z nich musiał przejść obowiązkowo zajęcia na temat ogólnej służby na pancerniku. W tym okresie marynarze zdobywali wiedzę na temat całego okrętu i jego maszyn, studiowali reguły obrony i postępowania w razie powstania nieszczelności lub przecieków wody. Ćwiczenia z zajmowania stanowisk bojowych zaczynały się dość wcześnie. Ponieważ działania wojenne już trwały, najważniejsza w tym momencie dla pancernika była obrona przeciwlotnicza oraz ćwiczenia alarmowe i pożarowe. Po nich to szkolono załogę w szybkim zajmowaniu poszczególnych stanowisk w razie awarii i przygotowania *Bismarcka* do boju. Zwrócono szczególną uwagę na systematyczność i dokładność ćwiczeń, ponieważ załoga musiała być coraz szybsza i precyzyjniejsza.

W Wielkiej Brytanii premier Winston Churchill już od 1940 roku poinformował Izbę Gmin, iż na podstawie otrzymanych raportów wywiadu *Bismarck* nie został jeszcze w pełni wyposażony i przygotowany do prowadzenia działań bojowych. Plan jego użycia na wodach środkowego Atlantyku nie mógł więc zostać tak szybko wcielony w życie. Jednak po włączeniu do działań tego nowego pancernika należało się liczyć z uzyskaniem przez Niemców znacznej przewagi na morzu. Obawy Churchilla, wyrażone w pierwszych dniach sierpnia 1940 roku, znalazły swoje odzwierciedlenie w planach Dowództwa Lotnictwa Brytyjskiego. Postanowiło ono od połowy sierpnia 1940 roku przeprowadzać systematycznie ciężkie naloty na *Bismarcka*, zacumowanego w Hamburgu, i *Tirpitza* w Wilhelmshaven. Jednak najważniejszym dla nich celem był *Bismarck*. Oddanie go do służby w późniejszym terminie lub jego wypłynięcie z kilkumiesięcznym opóźnieniem wpłynęłoby na utrzymanie w tym okresie przewagi Royal Navy nad Kriegsmarine. Brytyjskie Dowództwo Bombowe RAF-u postanowiło wykorzystać szansę i za wszelką cenę wyeliminować w tym okresie *Bismarcka* i *Tirpitza*, tuż przed oddaniem ich do służby.

Wejście do służby Bismarcka.

24 sierpnia 1940 roku *Bismarck* przycumowany był do nabrzeża wyposażeniowego stoczni Blohm & Voss. Na pokładzie okrętu znajdowała się cała załoga pancernika, ustawiona w poszczególnych dywizjonach. Oficerowie dopilnowali wyrównania w kolumnach i zameldowali o gotowości pierwszemu oficerowi pancernika — komandorowi porucznikowi Hansowi Oelsowi. Wkrótce pojawiła się biała motorówka z dowódcą pancernika na pokładzie. Wszyscy obserwowali, jak powoli zwalnia i zgrabnie cumuje do sztormtrapu na prawej burcie. Warta honorowa zaprezentowała broń, oddano honory i pierwszy dowódca pancernika — komandor Ernst Lindemann — wszedł na jego pokład. Pierwszy oficer zameldował o gotowości załogi pancernika do podniesienia bandery. Komandor przeszedł przed frontem załogi i skierował się w stronę podestu na pomoście. W krótkiej wypowiedzi zaapelował do załogi, aby jak najszybciej zrobić z *Bismarcka* w pełni sprawny okręt bojowy. Podziękował pracownikom stoczni za ich ofiarną pracę podczas budowy i wyposażania. Po jego przemówieniu podniesiono banderę na drzewcu rufowym oraz wciągnięto na maszt wimpel dowódcy.

Pierwsze dni września minęły na przygotowaniach okrętu do opuszczenia stoczni Blohm & Voss. Dopiero 15 września *Bismarck*, obserwowany przez

Powyżej i poniżej: *Bismarck* sfotografowany latem 1940 roku podczas ostatniej fazy prac wyposażeniowych prowadzonych w stoczni Blohm & Voss. Na zdjęciach można dokładnie zauważyć szyby wentylacyjne na barbecie wieży B. W późniejszym okresie zostały one przebudowane — otwory wlotowe zostały skierowane w stronę rufy i nieco podniesione do góry.

Above and below: Bismarck in summer of 1940, during a final fitting out phases, in Blohm & Voss Yard. Note the ventilation shafts in the B turret barbette. These were rebuilt later on - their outlets were turned around, stern-wards, and heightened a bit.

(Bundesarchiv via S. Breyer)

wielu mieszkańców Hamburga, wypłynął ze stoczni i skierował się w górę rzeki Łaby. Wieczorem dopłynął do redy Brunsbüttel, gdzie rzucił kotwicę. Nadchodzący wieczór nie należał do spokojnych, ponieważ wkrótce ogłoszono w mieście i na okręcie alarm przeciwlotniczy. Dopiero następnego dnia *Bismarck* wpłynął do Kanału Kilońskiego. Po dwóch dniach żeglugi w wąskim Kanale Kilońskim, późnym wieczorem 17 września zacumował w Scheerahafen w Kilonii. Przez najbliższy tydzień cała załoga pancernika zajęta była zgrywaniem ze sobą poszczególnych central i urządzeń artyleryjskich. Pod koniec miesiąca, 28 września, pancernik w osłonie Sperrbrechera 13 przepłynął do Arkony i dalej na Bałtyk — do bazy Gotenhafen (Gdynia).

Przebywając w porcie gdyńskim, od początku października *Bismarck* przechodził intensywny okres prób morskich i szkolenia bojowego. Prowadzono pływania na pełnych prędkościach, pomiary zużycia paliwa, manewrowania oraz sterowania ręcznego, podczas których okazało się, że okręt dobrze trzyma kurs, reaguje natychmiast na wychylenia steru i ma idealną manewrowość. Jedyne trudności, jakie wystąpiły podczas testów, to brak stabilności kursu przy sterowaniu za pomocą obrotu wałów. W czasie tych ćwiczeń „przerobiono" także sterowanie ręczne przy prędkości nie przekraczajacej 20 węzłów, do którego potrzebnych było aż 32 marynarzy.

W pierwszej połowie października 1940 roku dowódca pancernika prowadził dokładne inspekcje poszczególnych pododdziałów. Był zadowolony z dotychczasowego przebiegu i postępów w szkoleniu bojowym załogi. W normalnych warunkach okres szkolenia trwałby około dwóch lat, których — ze względu na toczącą się wojnę — *Bismarck* nie miał.

Listopad *Bismarck* spędził na kontynuowaniu ćwiczeń artyleryjskich. W pierwszym okresie listopada, od 4 do 18, na rufowych stanowiskach zainstalowano nowe armaty przeciwlotnicze kalibru 105 mm. Niemal równocześnie z nimi, pomiędzy 14 a 21 listopada, zainstalowano dziesięciometrowe dalmierze. Pierwszy z nich umieszczono na szczycie nadbudowy, natomiast drugi — na rufowym stanowisku dowodzenia. Dopiero po ich instalacji można było przeprowadzić strzelania pełną salwą burtową, które miały miejsce pomiędzy 25 a 27 listopada 1940 roku. Pod koniec listopada zakończono wstępny etap strzelań artyleryjskich, prób maszyn oraz zgrywania systemów wykrywania i kierowania ogniem. Usterki, które ujawniły się podczas testów, to między innymi silne wibracje przy osiąganiu maksymalnych prędkości, niedokładności w przyrządach kontrolnych systemu kierowania ogniem, zalewanie wodą szybów wentylacyjnych, umieszczonych na barbecie „Bruno", oraz obu dużych przednich szybów wentylacyjnych maszynowni na nadbudówce dziobowej. Podczas strzelań artylerii głównej i przeciwlotniczej uszkodzeniom ulegały elementy nadbudówek, systemu klimatyzacji oraz brama hangaru głównego. Awarie te były na tyle poważne, że nie można ich było usunąć w porcie gdyńskim. Do tego należało również dodać nieukończone prace wyposażeniowe. Dlatego też pancernik skierowano ponownie do stoczni Blohm & Voss w Hamburgu. 5 grudnia wypłynął on z Gotenhafen i skierował się w stronę Kilonii. Na wysokości Rugii dołączył do niego łamacz blokad Sperrbrecher 6. 7 grudnia *Bismarck* wpłynął do Kanału Kilońskiego i dwa dni później zacumował do nabrzeża stoczni w Hamburgu. W okresie od 10 do 22 grudnia pracownicy stoczniowi i specjaliści z zakładów zbrojeniowych usuwali zauważone usterki. W okresie Świąt Bożego Narodzenia większa część załogi pancernika otrzymała urlopy okolicznościowe.

W tym czasie gwałtowna fala mrozów spowodowała zamarznięcie Zatoki Gdańskiej i Kanału Kilońskiego. *Bismarck* zmuszony został do pozostania w Hamburgu, gdzie spędził Nowy Rok i połowę stycznia 1941 roku. Na rozkaz Dowództwa Marynarki przygotowano zmianę dotychczasowego standardowego malowania na malowanie belkowe. Utrzymujące się niekorzystne warunki atmosferyczne, zwłaszcza silne mrozy, opóźniały pomalowanie pancernika. Operacje tę wykonywano w kilku etapach. Dopiero 24 stycznia zakończono wszystkie prace wyposażeniowe, jednak zamarznięta woda uniemożliwiała jakiekolwiek ćwiczenia. Przygotowany do przebazo-

Fragment dziobowej nadbudówki *Bismarcka* w trakcie końcowych prac wyposażeniowych prowadzonych w stoczni Bloh & Voss latem 1940 roku.

Forward superstructure detail, taken during the final fitting out in Blohm & Voss Yard, summer of 1940.

(Bundesarchiv via S. Breyer)





Powyżej: *Bismarck* podczas ostatnich prac wyposażeniowych prowadzony przy nabrzeżu stoczni Blohm & Voss latem 1940 roku.

Above: Bismarck during the last phase of the final fitting out, at the Blohm & Voss Yard pier, summer of 1940.

Po lewej powyżej. Fragment nadbudówki *Bismarcka*, części komina i małych hal przygotowawczych, podczas końcowych prac wyposażeniowych. Warto zwrócić uwagę na zainstalowane zasobniki na wieży 150 mm.

Left, above: Superstructure, smokestack and small workshops details. Note the containers fitted to the 150 mm gun box.

Po lewej poniżej. Widok głownego hangaru lotniczego z ustawionymi na nim łodziami komunikacyjnymi. Zwraca uwagę brak rufowych dział kalibru 105 mm oraz stanowisk kierowania nim.

Left, below: Main floatplane hangar roof with whaleboats on it. Note lacking stern 105 mm DP guns and their fire director.

(Bundesarchiv via S. Breyer)



Bismarck zacumowany do nabrzeża stoczni Blohm & Voss podczas ostatnich prac wyposażeniowych w sierpniu 1940 roku.

Bismarck moored at the Blohm & Voss Yard pier during the final fitting out, August of 1940.

(Bundesarchiv via S. Breyer)

Powyżej i poniżej: Moment oddania do służby *Bismarcka* w dniu 24 sierpnia 1940 roku. Dowódca pancernika komandor Ernst Lindemann przyjmuje gotowość do ceremonii podniesienia bandery i wcielenia do służby.

Above and below: Commission of Bismarck, on August 24, 1940. Her captain, Cpt. Ernst Lindemann, receives the report on preparedness to hoisting the flag and commission celebration.

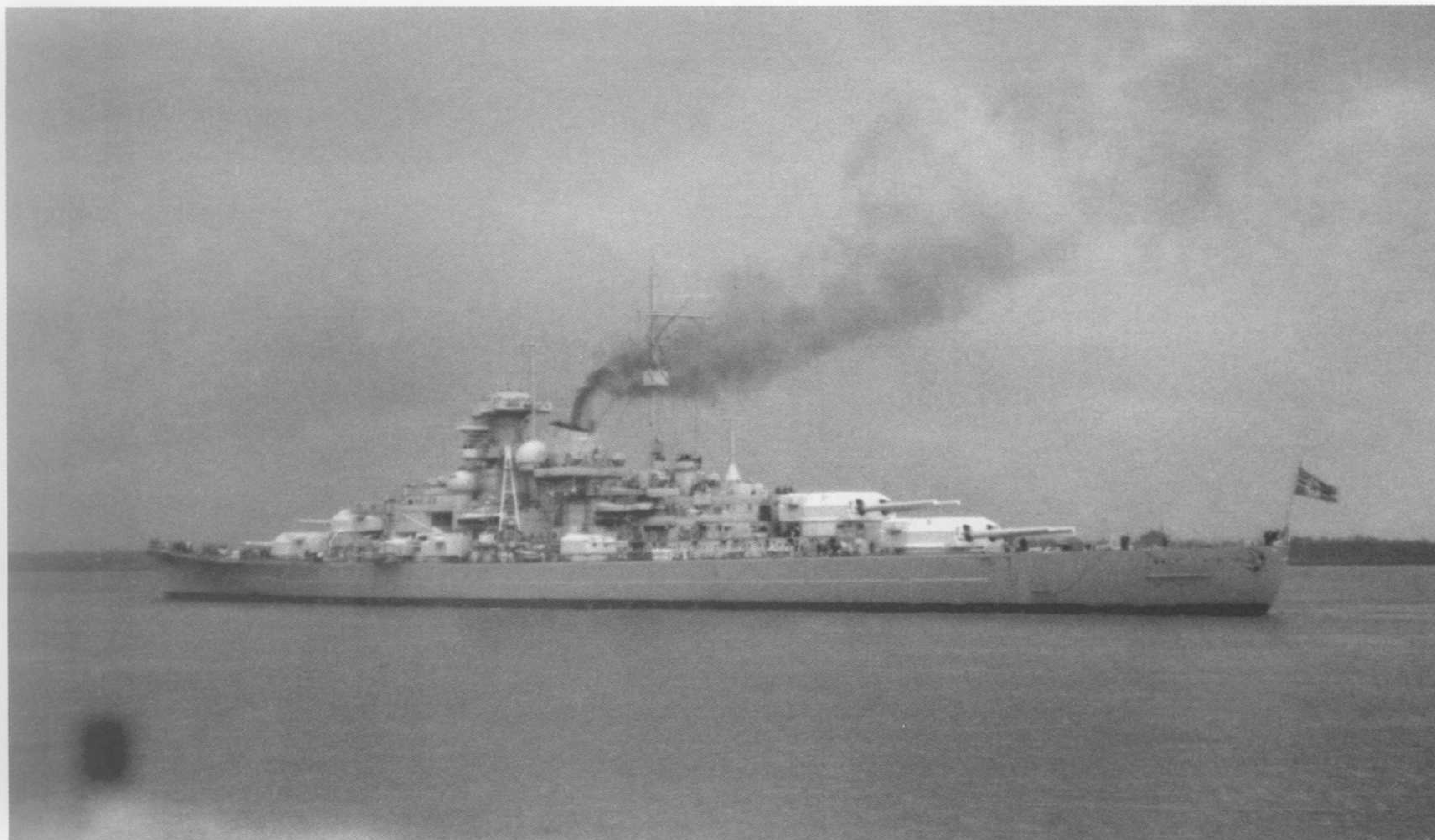
(Bundesarchiv via S. Breyer)

Powyżej: *Bismarck* wypływający po raz pierwszy ze stoczni Blohm & Voss, sfotografowany w dniu 15 września 1940 roku.
Above: Battleship *Bismarck* steaming out of the Blohm & Voss shipyard for the first time, on September 15, 1940.

(ze zbiorów M. Skwiota)

Poniżej: *Bismarck* w drodze do Kanału Kilońskiego, sfotografowany w dniu 15 września 1940 roku.
Below: Bismarck on her way to the Kiel Channel, photographed on September 15, 1940.

(Ze zborów S. Breyera)



wania pancernik miał jednak pecha. Przepływający przez Kanał Kiloński parowiec, który przewoził rudę, zatonął i zatarasował cały kanał. Akcja jego wydobycia przeciągała się, na dodatek gruba pokrywa lodowa spowalniała prowadzone prace. Pierwszy rozsądny termin przebazowania okrętu wyznaczono wstępnie na 5 lutego 1940 roku. Jednak ze względu na utrzymującą się nadal pokrywę lodową oraz powstałe wskutek niskiej temperatury uszkodzenia w kotłowni został on po raz kolejny odłożony. Uszkodzenia kotłowni usunięto do 16 lutego, jednak kanał był ciągle zatarasowany i skuty lodem, w związku z tym wyznaczono następny termin przebazowania okrętu, tym razem na 5 marca 1940 roku.

Przygotowania do działań bojowych *Bismarcka*

6 marca *Bismarck* opuścił stocznię Blohm & Voss i popłynął w dół Łaby, gdzie około południa rzucił kotwicę na redzie Brunsbüttel przed wejściem do Kanału Kilońskiego. Razem z nim płynęły dwa Sperrbrechery i jeden zbiornikowiec, które zakotwiczyły na redzie w pobliżu pancernika, tworząc naturalną zaporę przed ewentualnym brytyjskim atakiem torpedowym. Osłonę powietrzną podczas przejścia okrętu do Brunsbüttel stanowiły trzy myśliwce. Następnego dnia *Bismarck* wpłynął do Kanału Kilońskiego i 8 marca osiągnął redę Kilonii. Przez kolejne dni pancernik stał na redzie portu, gdzie zgrywano jego lekką artylerię przeciwlotniczą. Pod bacznym okiem kwatermistrza okrętowego, Korvettenkapitäna Rudolfa Hartkopfa, *Bismarck* zabrał na pokład niezbędne zaopatrzenie, prowiant oraz wodę pitną. Uzupełniono również amunicję przeciwlotniczą i główną, a 15 marca zaokrętowano dwa z planowanych czterech wodnosamolotów. Następnego dnia okręt opuścił Kilonię i popłynął na wschód, w stronę Gotenhafen. Ponieważ w tym czasie zachodni Bałtyk pokrywały jeszcze grube warstwy lodu, na czele zespołu płynął lodołamacz, a tuż za nim stary pancernik *Schlesien*. Szyk okrętów zamykały płynące za *Schlesienem* Sperrbrecher 36 i *Bismarck*. Po południu 17 marca pancernik rzucił kotwicę na redzie bazy, gdzie rozpoczęły się dla niego przygotowania do działań operacyjnych. Przez kolejne dni marca prowadził intensywne ćwiczenia, pływając z pełną prędkością. Prowadzono także pomiary zużycia paliwa oraz sprawdzono zasięg okrętu. Testowano również urządzenia nasłuchowe (GHG i NHG), które zainstalowane były w dziobowej sekcji kadłuba pancernika. Przez większość czasu pancernik poddawano intensywnym testom działa artylerii głównej i średniej, wykonując praktyczne strzelania. Ćwiczenia i strzelania artyleryjskie wykonywano zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy.

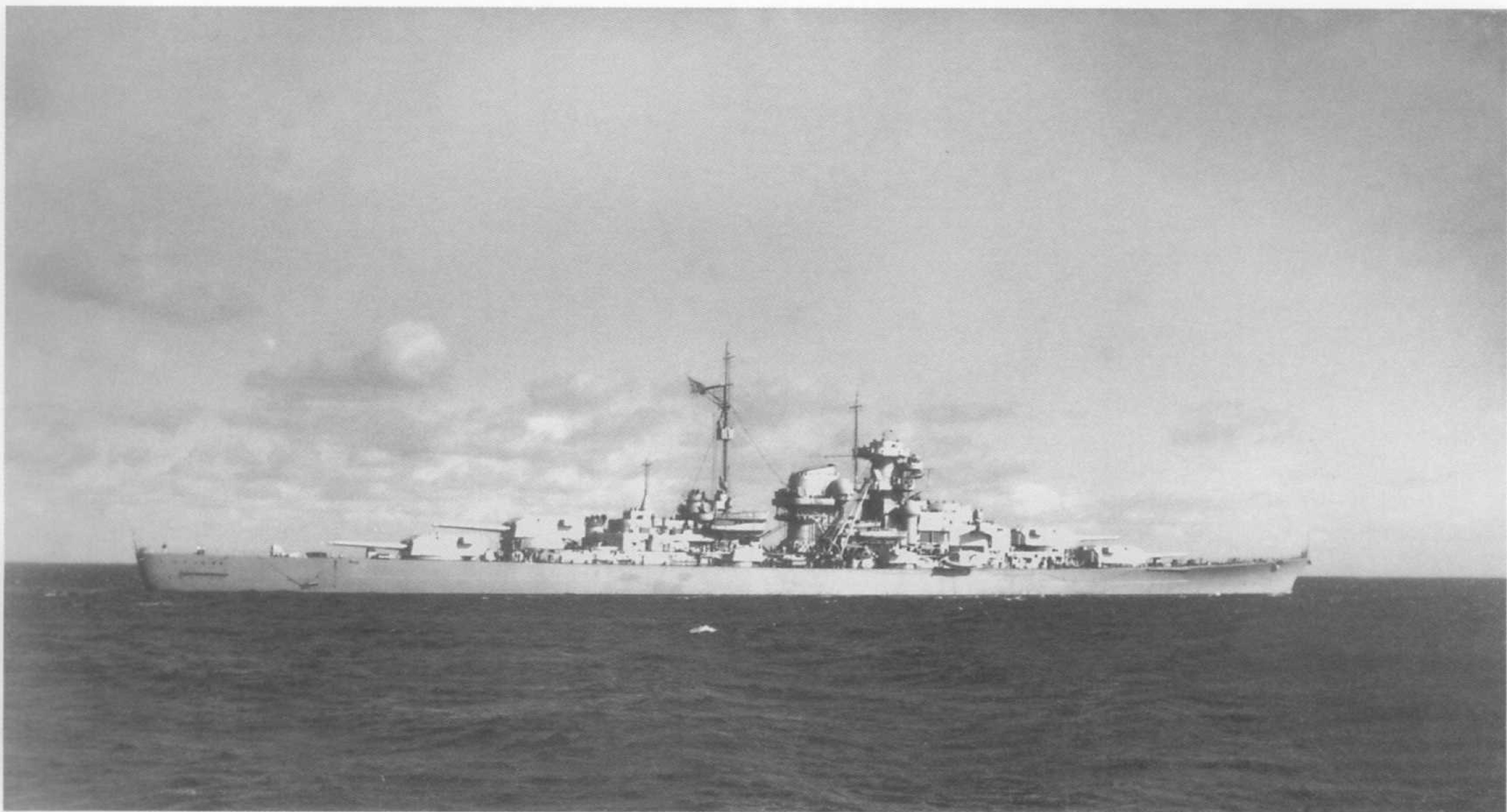
19 marca dowódca *Bismarcka* otrzymał nowe poufne informacje od komandora Toppa, dowódcy bliźniaczego *Tirpitza*. Według nich Dowództwo Morskich Operacji (SKL — Seekriegsleitung) przewidywało wysłanie *Bismarcka* w pierwszą misję już w ciągu najbliższych trzech lub czterech tygodni, a więc wcześniej niż pierwotnie planowano. W chwili obecnej *Bismarck* mógł być przygotowany do rozpoczęcia operacji nie wcześniej niż pod koniec kwietnia. Biorąc pod uwagę te nieoficjalne informacje, komandor Lindemann gwałtownie skrócił przewidziane dla okrętu programy szkolenia przeciwlotniczego. Ułożył je tak, aby zakończyły się ostatecznie w dniu 2 kwietnia 1941 roku. Z racji posiadanych dobrych kwalifikacji artyleryjskich postanowił nadzorować je osobiście. Okres tego szkolenia służył podnoszeniu dyscypliny wśród załóg dział przeciwlotniczych. Było to ważne dla nowo oddanego okrętu jeszcze przed jego przystąpieniem do pierwszej akcji bojowej. Zgodnie z założeniami, Dowództwo Artyleryjskie zakończyło swoje zadania na początku kwietnia. Tymczasem *Bismarck* przeprowadził ćwiczenia w strzelaniu do celów morskich i lotniczych oraz dwa dzienne strzelania kalibrowe z ciężkiej i średniej artylerii do tarcz holowanych. W tym okresie prowadził intensywne ćwiczenia z 24. Flotyllą U–Bootów, jak również wykorzystywał zbiornikowiec *Bromberg* do szkolenia w pobieraniu paliwa ze zbiornikowca na pełnym morzu. Rozpoczęto także ćwiczenia z reflektorami pokładowymi. Pod koniec marca w Dowództwie SKL podjęto decyzję, że do *Bismarcka* dołączy, nowo oddany do służby, ciężki krążownik *Prinz Eugen*. W kwietniu 1941 roku dowództwo SKL uzgodniło pierwszą prawdopodobną datę użycia obu jednostek we wspólnych działaniach bojowych. Według ich planów miał być to koniec kwietnia. 13 kwietnia *Bismarck* wypłynął z Gotenhafen i popłynął w stronę Kilonii. Kilka następnych dni przeznaczono na pobranie nowej amunicji oraz — przy okazji — dokonanie drobnych napraw w siłowni okrętowej. Na pancerniku zbyt głośno pracowały silniki główne. Należało te szumy wytłumić do minimum. Poza tym przy dużych prędkościach na platformie marsa powstawały niebezpieczne wibracje, które zakłócały pracę zainstalowanej tam głównej centrali kierowania ogniem. W czasie tego rejsu na *Bismarcku* przeprowadzano ćwiczenia bojowe w warunkach zbliżonych do rzeczywistych — atakowano osłonę brytyjskich konwojów, złożoną z pancerników. W trakcie ćwiczeń *Bismarck* „otrzymał" dwa trafienia. Symulowano zniszczenia zbliżone do rzeczywistych uszkodzeń, jakie okręt mógł odnieść podczas pojedynku z nieprzyjacielskimi ciężkimi okrętami. Na pancerniku nastąpił gwałtowny spadek mocy w podajnikach wszystkich

***Bismarck* wypływający po raz pierwszy ze stoczni Blohm & Voss, sfotografowany w dniu 15 września 1940 roku.**

Bismarck steaming from the yard for the first time, on September 15, 1940.

(ze zbiorów S. Breyera)





Pancernik *Bismarck* sfotografowany na wodach Zatoki Kilońskiej 28 września 1940 roku.
Battleship Bismarck photographed in Kiel Harbor on September 28, 1940.
(Foto: Urbans ze zbiorów M. Skwiota)

dział. Nastąpiły także eksplozje w różnych częściach okrętu oraz powstał pożar, który spowodował zadymienie całej jednostki. Stworzono kilkanaście symulacji uszkodzeń poszczególnych partii okrętu, w czasie których sprawdzano prawidłowość czynności wykonywanych przez drużyny awaryjne i całą młodą załogę pancernika.

1 maja admirał Lütjens został telefonicznie poinformowany przez adiutanta A. Hitlera o tym, że Führer postanowił osobiście przeprowadzić 5 maja inspekcję *Bismarcka* i *Tirpitza* w Gotenhafen. Do tego czasu okręty starannie przygotowano do wizyty. W dniu wizyty *Bismarck* stał zakotwiczony na redzie bazy. Do jego burty dobiło awizo *Hela*, na pokładzie którego znajdowali się goście. Adolf Hitler wszedł na pokład *Bismarcka* razem z feldmarszałkiem Wilhelmem Keitlem, von Puttkamerem, swoim adiutantem von Belowem oraz innymi osobami towarzyszącymi. Po pancerniku dostojnych gości oprowadzał admirał Lütjens. Szczegółowa inspekcja na okręcie trwała w sumie około czterech godzin. Ich wizyta zakończyła się krótką konferencją w pomieszczeniach admiralskich. Lütjens przekazał gronu zebranych informację o pomyślnym wyniku akcji przeciwko brytyjskim statkom na południowym Atlantyku przez parę *Scharnhorst* i *Gneisenau*. Był pełen optymizmu co do zaplanowanej operacji przez jednostki typu *Bismarck*. W trakcie rozmowy Hitler zasugerował, że walka z licznymi okrętami brytyjskiej floty może być wielkim ryzykiem dla niemieckich okrętów. Lütjens odparł, że w chwili obecnej *Bismarck* przewyższa każdy brytyjski okręt i w przypadku pojedynku pomiędzy pancernikami jego jednostka na pewno wyjdzie z niego zwycięsko. Otwarcie przyznał, że samoloty torpedowe brytyjskich lotniskowców są wielkim zagrożeniem dla pancernika, z którym należy się liczyć. A. Hitler wysłuchał w milczeniu przedstawionego sprawozdania, mając jednak w duchu „złe przeczucia”. Führer obawiał się utraty tak nowoczesnego pancernika, jakim był w tym czasie *Bismarck*. Po tej rozmowie wydano uroczysty obiad, który zakończono krótką rozmową pomiędzy Hitlerem a wyższymi oficerami na temat aktualnej sytuacji i możliwości przystąpienia do wojny Stanów Zjednoczonych.

12 maja zaokrętowano na pokład *Bismarcka* dowództwo i sztab floty. Pod ich rozkazami przeprowadzono ćwiczenia obejmujące integrację personelu sztabowego z oficerami i dowództwem okrętu. 13 maja przez wewnętrzny interkom przekazano załodze pancernika informację o planowanej inspekcji i wspólnych ćwiczeniach na okręcie pod dowództwem sztabu floty. Wyniki ćwiczeń oceniono pozytywnie i po południu sztab opuścił pokład *Bismarcka*. Na rozkaz Lütjensa jeszcze tego samego popołudnia *Bismarck* przeprowadził razem z *Prinz Eugenem* dodatkowe ćwiczenia w pobieraniu paliwa. Admirał chciał, aby okręty opanowały ten manewr perfekcyjnie. Przećwiczono podanie linii paliwowej z dziobu *Bismarcka* na pokład krążownika i pobranie paliwa z jego zbiorników. Powstanie takiej sytuacji w warunkach bojowych należało wykluczyć, jednak na wszelki wypadek wzięto ją pod uwagę. Następnego dnia przeprowadzono „gry wojenne“, w których uczestniczył lekki krążownik *Leipzig*. Na wodach Zatoki Gdańskiej stworzono symulację bitwy powietrznej, w której wodnosamoloty pokładowe *Bismarcka* były atakowane przez samoloty „przeciwnika“. W połowie tych ćwiczeń jeden z dźwigów pokładowych *Bismarcka* opadł w dół i „przedwcześnie zakończył swoją służbę na okręcie“. Był on uszkodzony na tyle, że potrzebna była gruntowna naprawa. W tym celu pancernik przepłynął na redę Gotenhafen. Wiadomość o incydencie z dźwigiem przekazano do dowództwa i poinformowano, że okręt przez jakiś czas nie może wrócić do pełnej sprawności operacyjnej.

Dopiero 16 maja do dowództwa Grupy „Północ“ przekazano raport o pełnej gotowości obu jednostek do rozpoczęcia operacji „Rheinübung w dniu 18 maja. Dowództwo Floty nakazało obu okrętom wejść w Wielki Bełt w nocy z 19 na 20 maja 1941 roku. Od południa 17 maja wstrzymano wszystkie zejścia na ląd na obu okrętach i rozpoczęto przygotowania do pobrania paliwa. Należało w pierwszej kolejności wyczyścić zbiorniki z zebranego osadu po oleju, a następnie uzupełnić je nowym paliwem. 18 maja, w trakcie odbytej na pokładzie *Bismarcka* konferencji, admirał Lütjens przedstawił komandorom Lindemannowi i Brinkmannowi ostatnie szczegóły techniczne „Operacji na Renie”. Admirał zamierzał przeprowadzić zespół na Morze Norweskie i dalej w stronę Cieśniny Duńskiej pomiędzy Islandią a Grenlandią, a następnie na Ocean Atlantycki. Dowódcy ustalili, że jeżeli pogoda będzie sprzyjająca (dobre warunki atmosferyczne), to zespół popłynie najpierw do Norwegii i tam uzupełni paliwo w fiordach, rezygnując ze spotkania ze zbiornikowcem *Weissenburg*. W zależności od pogody okręty skierują się w jedno z trzech możliwych przejść na Atlantyk. Admirał Lütjens od początku faworyzował przejście Drogą Duńską, ponieważ niedawno przedarł się przez nią na pokładzie *Gneisenaua*. Przy przejściu przez cieśninę granica lodu pływającego pozwalała ukryć się okrętom niemieckim przed nieprzyjacielskimi urządzeniami radarowymi i rozpoznaniem powietrznym. Pod osłoną arktycznej mgły obie jednostki powinny w miarę szybko przebyć cieśninę. Zakładano, że jeżeli nieprzyjacielskie krążowniki lub krążowniki pomocnicze staną na ich drodze, to zostaną zaatakowane



Powyżej: *Bismarck* pokonujący Łabę w asyście holowników, sfotografowany 15 września 1940 roku.

Above: *Bismarck* steaming up the Elbe River, assisted by the tugs, September 15, 1940.

(ze zbiorów M. Skwiota)

Poniżej: *Bismarck* na wodach Zatoki Kilońskiej we wrześniu 1940 roku.

Below: *Bismarck* in the Kiel Harbor, September 1940.

(Bohm + Voss via J. Schmiedeskamp)





Pancernik *Bismarck* na wodach Zatoki Kilońskiej we wrześniu 1940 roku. Na pancernik zostały już załadowane dwa (z czterech) wodnosamolotów, z których jeden jest posadowiony na katapulcie na śródokręciu.

Battleship *Bismarck* in the Kiel Harbor in September, 1940. Two of the ship's four hydroplanes are already on board, with one sitting on the catapult amidships.

(ze zbiorów M. Skwiota)

przez niemieckie siły. W czasie przejścia przez cieśninę okręty nie będą mogły wymieniać meldunków radiowych, ponieważ w tym momencie obowiązywać będzie cisza radiowa. Malowanie kamuflażowe okrętów zostanie zachowane do momentu rozpoznania go przez przeciwnika. Jeśli to nastąpi, będzie musiało zostać zmienione, aby utrudnić ponowną identyfikację. Pierwszeństwo w obsadzaniu zdobytych statków pryzowych będą miały zbiornikowce. Gdy okręty znajdą się już na Atlantyku, będą mogły — w zależności od sytuacji — uzupełniać paliwo i amunicję oraz zaprowiantowanie z jednostek zaopatrzeniowych, znajdujących się w wyznaczonych kwadratach operacyjnych. Sformowanie niezależnych jednostek zespołu nastąpi w dniu 19 maja w okolicach wyspy Rugia.

18 maja około południa pancernik *Bismarck* odcumował od nabrzeża bazy Gotenhafen. Nie było to jednak natychmiastowe rozpoczęcie operacji, ponieważ na redzie rzucił kotwicę. Należało uzupełnić do końca paliwo. Po południu załoga jednostki prowadziła bunkrowanie paliwa, którego zakończenie planowano około północy. W trakcie pobierania paliwa podany ze zbiornikowca wąż gumowy pękł. Ponieważ jedno z pomieszczeń zostało zalane olejem, natychmiast przerwano tankowanie i przystąpiono do czyszczenia miejsc zalanych paliwem. Po wykonaniu dokładanych oględzin pękniętego węża zrezygnowano z jego naprawy, aby nie opóźniać wypłynięcia *Bismarcka*.

Rozpoczęcie operacji

W nocy z 18 na 19 maja 1941 roku, po godzinie 02.00, pancernik *Bismarck* podniósł kotwicę i rozpoczął żeglugę na zachód, w stronę Wielkiego Bełtu. Na pełnym morzu poinformowano załogę pancernika o celu ich pierwszej operacji. Nastrój na pokładzie był dobry. Po wielu miesiącach przygotowań i systematycznych ćwiczeń pancernik wypłynął w swój pierwszy rejs bojowy. Przejście *Bismarcka* na zachód odbyło się przy zachmurzonym niebie oraz przy średnim wietrze i morzu. W okolicach wyspy Rugia o godzinie 11.25 dołączył do niego *Prinz Eugen* wraz z osłoną pancernika, którą stanowiły niszczyciele: Z 23 i *Eckold*, Sperrbrecher 13 i 31. Po opuszczeniu wód Rugii, w okolicach przylądka Arkona nastąpiło sformowanie szyku zespołu niemieckich okrętów, które wspólnie rozpoczęły rejs w stronę Wielkiego Bełtu. Wieczorem, około godziny 22.30, do formacji przyłączył się niszczyciel *Hans Lody* z dowódcą 6. Flotylli Niszczycieli, komandorem porucznikiem A. Schultze-Hinrichsem. Cała formacja skierowała się kursem północnym w stronę Wielkiego Bełtu i Kattegatu. Niszczyciel *Galster*, który również był przewidziany do osłony jednostek, z powodu defektu w maszynowni nie uczestniczył w operacji. Aby utrudnić nieprzyjacielowi wykrycie niemieckich jednostek przepływających przez cieśniny duńskie, w nocy z 19 na 20 maja 1941 roku dowództwo Grupy „Północ" wstrzymało całkowicie pozostały ruch w cieśninach.

Około południa niemieckie okręty miały już za sobą Wielki Bełt. Podczas tego przejścia cały czas nad niemieckim zespołem czuwała Luftwaffe, patrolując przestrzeń powietrzną wokół jednostek. Jak dotąd, informacja o przejściu zespołu niemieckiego nie dotarła do wywiadu angielskiego. Jedynymi świadkami przepłynięcia okrętów były jednostki rybackie, łowiące na tych wodach. Była to duża grupa jednostek rybackich i admirał Lütjens spodziewał się, że niebawem informacja o jego zespole dotrze do Brytyjczyków. Około godziny 12.00 za rufą szwedzkiego krążownika lotniczego *Gotland* zauważono grupę niemieckich okrętów. Według ich oceny składała się ona z trzech niszczycieli klasy *Leberecht Maas*, jednego ciężkiego krążownika oraz jednego bardzo dużego okrętu. W tym czasie krążyło nad nimi około dziesięciu do dwunastu samolotów, a okręty posuwały się północnym kursem. Komandor Ägren — dowódca krążownika — niezwłocznie przekazał raport do najwyższego oficera morskiego w Göteborgu. Wiadomość została wkrótce skierowana do kwatery głównej w Sztokholmie. Później *Gotland* przekazał drugą część raportu, w której informował o przejściu dwóch niemieckich pancerników i trzech niszczycieli klasy *Maas* w Nya Varvet około godziny 13.00. Gdy wiadomość otrzymał brytyjski attaché wojskowy przy ambasadzie w Sztokholmie, komandor Hen-



Powyżej i poniżej: Pancernik *Gneisenau*, sfotografowany z pokładu bliźniaczego *Scharnhorsta* podczas wspólnej operacji „Berlin“. Dowódcą tego zespołu był adm. G. Lütjens.

Above and below: Battleship *Gneisenau*, photographed from her twin, the *Scharnhorst*, during the Operation Berlin. The Task Force Berlin has been commanded by Rear Admiral Günther Lütjens.

(oba zdjęcia z kolekcji M. Skwiota)



ry Denham, wysłał natychmiast do Londynu depeszę o zauważonych jednostkach niemieckich, składzie zespołu, jego kursie i prędkości.

Na pokładzie *Bismarcka* admirał Lütjens przekazał do Grupy „Północ“ wiadomość o zauważeniu o godzinie 13.00 przepływającego w pobliżu szwedzkiego krążownika *Gotland*. Według admirała należało się wkrótce spodziewać dotarcia informacji o niemieckim zespole do Brytyjczyków. W odpowiedzi dowódca Grupy „Północ“, admirał Carls, poinformował go o zachowaniu przez Szwecję neutralności; stwierdził także, iż nie sądzi, aby w obecnej chwili miało to jakiekolwiek znaczenie, ponieważ i tak nieprzyjaciel systematycznie obserwował każde przejście okrętów niemieckich przez cieśniny na Bałtyk i faktu ich przepłynięcia nie udałoby się dłużej ukryć. Admirał Carls nie był zaskoczony informacją otrzymaną od Lütjensa, ponieważ on i Dowództwo Morskich Operacji wiedziało, że 25 stycznia brytyjski attaché morski w Sztokholmie przekazał Admiralicji Brytyjskiej wiadomość o przejściu *Gneisenaua* oraz *Scharnhorsta* przez Bełt. Według niego należało się spodziewać, że informacja o przejściu innych niemieckich okrętów również zostanie przekazana Admiralicji.

Po godzinie 13.30 do zespołu okrętów dołączyła 5. Flotylla Trałowców, która miała za zadanie wykonanie bezpiecznego przejścia w postawionych przez Brytyjczyków w okolicach Norwegii pól minowych. Ze względu na obecność trałowców zmniejszono prędkość całego zespołu. Podczas tego przejścia odcięto i zdetonowano trzy miny. Wykorzystały to oczekujące w pobliżu statki handlowe, które wcisnęły się w powstałą lukę za *Bismarckiem* i *Prinz Eugenem*. Zostały one zaobserwowane przez Brytyjczyków i przypadkowo dołączone do zespołu Lütjensa. Meldunki napływające do brytyjskiej Admiralicji wspominały o jednostkach handlowych, skutkiem czego była dezinformacja w brytyjskich rozważaniach na temat dalszych „rzeczywistych“ planów niemieckich okrętów. Po zauważeniu przez *Gotlanda* okrętów niemieckich admirał Lütjens wiedział, iż tylko kwestią godzin jest dysponowanie przez Admiralicję brytyjską nowymi informacjami na temat składu zespołu oraz jego planowanej trasy przejścia.

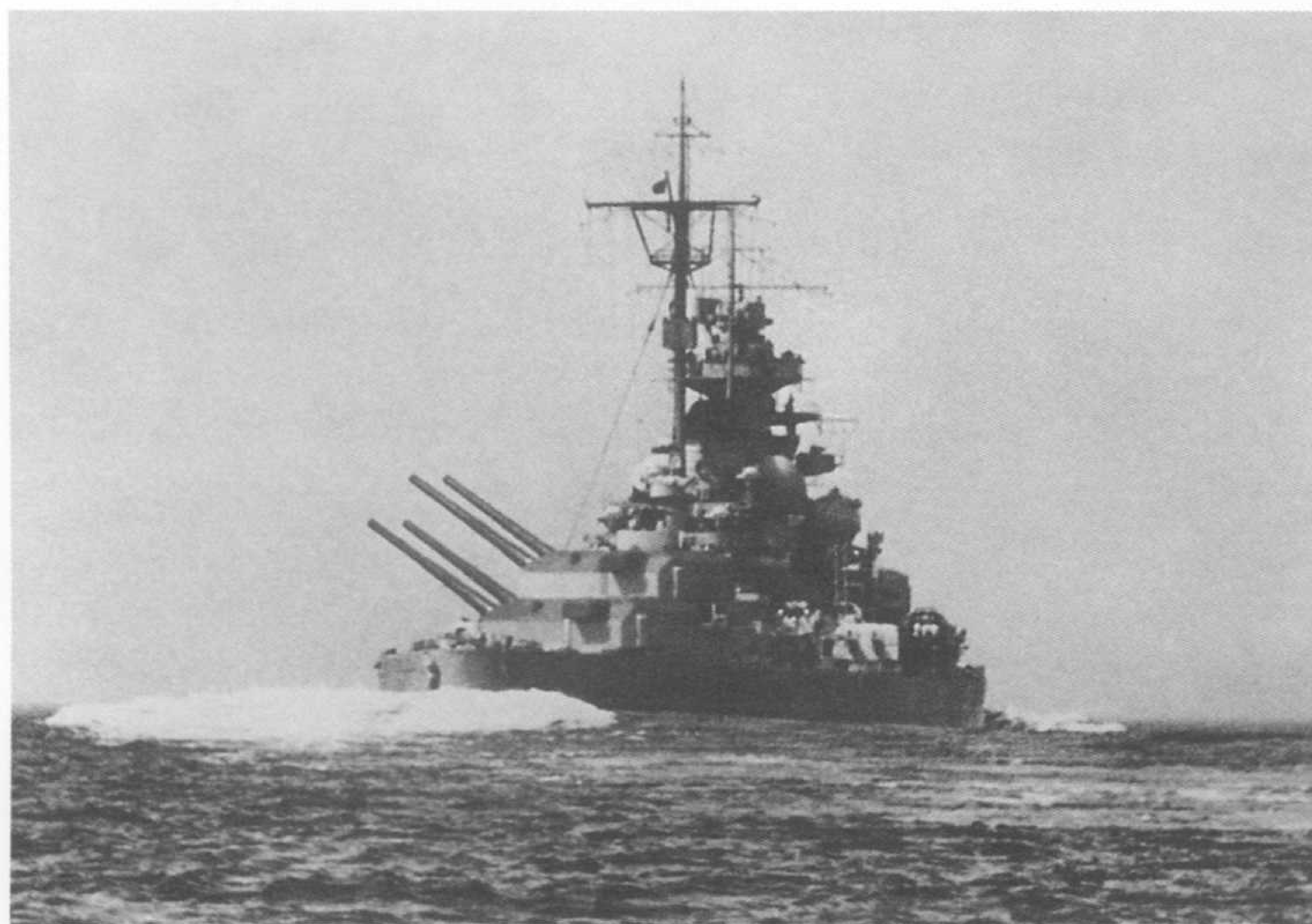
Bismarck i *Prinz Eugen*, eskortowane przez niszczyciele, płynęły kursem 300 stopni, zygzakując z prędkością 17 węzłów. Prędkość ta pozwalała cał-

kowicie uniknąć polującym na tym akwenie brytyjskim okrętom podwodnym. Pod wieczór, pomiędzy godziną 21.11 a 22.00, niemiecki zespół przeszedł południowy kanał w polu minowym Kristiansand. Zwiększono prędkość do 27 węzłów, a 5. Flotyllę Trałowców odesłano do bazy. Przez cały ten czas połowa dział na obu okrętach i jednostkach osłony była w pogotowiu bojowym. Osłonę powietrzną stanowiły dwa He 115 oraz sześć Bf 110. Gdy niemieckie okręty zbliżyły się do wybrzeży Norwegii, zespół zmienił kurs na zachodni.

Tymczasem po brytyjskiej stronie sekcja operacyjna Admiralicji poinformowała Kwaterę Główną o odebraniu informacji od attaché morskiego w Sztokholmie. Dowództwo 18. Grupy Coastal Command otrzymało rozkaz natychmiastowego przeprowadzenia lotów rozpoznawczych pomiędzy Trondheim a Naze o świcie 21 maja. Niemieckie służby wywiadowcze przechwyciły powyższą wiadomość przesłaną do samolotów brytyjskich. Po jej rozszyfrowaniu okazało się, że Brytyjczycy poszukiwali dwóch dużych jednostek i trzech niszczycieli.

Wpłynięcie do Grimstadfjordu.

W godzinach porannych zespół admirała Lütjensa kontynuował rejs. Okręty płynęły kursem północnym w pełnym pogotowiu bojowym. Zaostrzono obserwację horyzontu oraz zwiększono przeszukiwanie powierzchni morza. Powodem podjęcia tych środków były polujące na tym obszarze brytyjskie okręty podwodne. O godzinie 06.40 służby B–Dienst na ciężkim krążowniku *Prinz Eugen* odebrały i rozszyfrowały nadany przez Brytyjczyków radiogram o poszukiwaniach niemieckiego zespołu. Pół godziny później, o 07.06, w trakcie wpływania do Korsofjordu niemiecki zespół został zauważony przez znajdujące się w pobliżu cztery samoloty *Blenheim* z 254. dywizjonu. Na pokładzie *Bismarcka* pilnie śledzący horyzont obserwatorzy zauważyli formację czterech samolotów, jednak ze względu na odległość oraz usytuowanie samolotów pod słońce nie byli w stanie określić ich przynależności państwowej. O godzinie 07.09 *Bismarck* wpłynął do Korsofjordu. Niedługo potem minął południowe wejście i skierował się w stronę Bergen. Ostatecznie zakotwiczył przy wejściu do Fjörangerfjordu. *Prinz Eugen* oraz niszczyciele popłynęły dalej na północ, w stronę zatoki Kalvanes. Dookoła krążownika zakotwiczyły znajdujące się tam statki parowe, które — z braku sieci przeciwtorpedowych — spełniały rolę osłony. Aby utrudnić identyfikację okrętów niemieckich przez brytyjskie rozpoznanie lotnicze, zakryto brezentem swastyki wymalowane na pokładzie w części dziobowej i rufowej. Wkrótce do burty ciężkiego krążownika dobił zbiornikowiec *Wolin* i rozpoczął przepompowywanie paliwa do jego zbiorników. Pojemność zbiorników na *Bismarcku* była nieporównywalnie większa niż na *Prinz Eugenie*. Ponieważ krążownik zużył już znaczną część paliwa na pokonanie dotychczasowej trasy, był przewidziany do uzupełniania paliwa w pierwszej kolejności.



Po lewej i poniżej: Bliźniak *Bismarcka* — *Tirpitz* w trakcie prób morskich, przeprowadzanych w okresie, gdy *Bismarck* rozpoczynał operację „Rheinübung".

Left and below: *Bismarck's* twin sister, the *Tirpitz*, was undergoing the sea trials, while *Bismarck* started her participation in the Operation Rheinübung.

(oba zdjęcia ze zbiorów S. Breyera)





Ciężki krążownik *Prinz Eugen* podczas prób morskich na Bałtyku pod koniec 1940 roku.
Heavy cruiser *Prinz Eugen* during her sea trials in Baltic, late 1940.
(ze zbiorów A. Jarskiego)

O godzinie 11.15 pancernik otrzymał meldunek z dowództwa Floty, że po minięciu Korsofjordu należy przemalować dotychczasowy kamuflaż na okrętach na jednolity jasnoszary kolor. Już podczas pobierania paliwa na rozkaz admirała Lütjensa przystąpiono do częściowej zmiany kamuflażu belkowego na jasnoszary — dostosowany kolorystycznie do warunków, jakie panują w Cieśninie Duńskiej. Na pancerniku rozpoczęto zamalowywanie biało-ciemnoszarych pasów na obu burtach. Nad jednostkami niemieckimi przez cały ten czas patrolowała para Messerschmittów Bf 109.

Po południu, około godziny 13.00, nad zespołem okrętów niemieckich pojawił się pojedynczy rozpoznawczy *Spitfire,* pilotowany przez Michaela Sucklinga. Kończył on już swoją misję rozpoznawczą, gdy około godziny 13.15 zauważył zakotwiczone w dole niemieckie okręty. Wykonał serię zdjęć, na podstawie których dowództwo brytyjskie ustaliło, że ma do czynienia z pancernikiem *Bismarck* i ciężkim krążownikiem klasy *Admiral Hipper* (w rzeczywistości był to *Prinz Eugen*). Zgodnie z wcześniejszymi wypadami niemieckich okrętów zakładali oni, że i tym razem zamiarem obu okrętów jest przedarcie się na północny Atlantyk. Brytyjczycy natychmiast zarządzili nalot na Bergen i kotwiczące tam jednostki, chcąc uniemożliwić lub co najmniej opóźnić ich wypłynięcie z fiordów norweskich.

Po stronie niemieckiej — Lütjens zorientował się, że jego obecność w Bergen została odkryta przez *Spitfire'a.* Zrezygnował więc z pobierania paliwa przez *Bismarcka,* ponieważ zdawał sobie sprawę, iż w ciągu najbliższych godzin zjawią się brytyjskie bombowce. Ponadto wiedział już od swojego szefa (B-Dienst), że jego zespół jest poszukiwany przez Brytyjczyków, bowiem Brytyjskie Dowództwo przekazało drogą radiową instrukcje do wszystkich samolotów RAF-u, aby poszukiwały dwóch niemieckich pancerników i trzech niszczycieli. Po południu z lotnisk brytyjskich wystartowała formacja lotnicza składająca się z sześciu *Whitleyów* z 612. Dywizjonu, dziesięciu *Hudsonów* z 222. Dywizjonu oraz dwóch samolotów z 269. Dywizjonu, które miały przeprowadzić nalot na niemieckie okręty znajdujące się w Bergen. O godzinie 19.00 admirał Lütjens zarządził wypłynięcie zespołu z Norwegii. Po pół godzinie *Bismarck* podniósł kotwicę. Popłynął na północ, aby poza Zatoką Kalvanes przyłączyć się do *Prinz Eugena* i trzech niszczycieli osłony. O 20.00 zespół przepłynął kursem północnym do Schasen.

W tym czasie warunki pogodowe nad fiordami norweskimi były bardzo złe i tylko dwóm *Hudsonom* udało się przeprowadzić bombardowanie fiordów i zakotwiczonych tam okrętów. Dowództwo RAF-u przygotowało kolejne uderzenie, niestety złe warunki meteorologiczne na brytyjskich lotniskach uniemożliwiły rozpoznanie lotnicze i całkowicie wstrzymało dalsze loty. Również pogoda w rejonie północnego Atlantyku i Norwegii powoli pogarszała się. Z południowego zachodu nadciągały ciężkie deszczowe chmury, a nad górami Norwegii pojawiła się mgła.

Po godzinie 23.00 wysłano radiogram do dowództwa Grupy „Północ" z zapytaniem o ciężkie okręty brytyjskie, znajdujące się w bazie Scapa Flow. Grupa „Północ" poinformowała admirała Lütjensa, że pięć brytyjskich samolotów leciało pomiędzy klifem brzegu, około 10 km na północ od Bergen i zrzuciło flary oświetlające oraz bomby nad Zatoką Kalvanes. Atak ten był rezultatem południowego rozpoznania, wykonanego przez *Spitfire'a.* Brytyjczycy nadal uważali, że niemieckie okręty znajdują się w fiordach norweskich w okolicach Bergen. Prawda była nieco inna — okrętów niemieckich pod dowództwem admirała Lütjensa już tam nie było. Admiralicja brytyjska musiała natychmiast wysłać samoloty rozpoznawcze, które określiłyby aktualną pozycję *Bismarcka,* bez względu na panujące warunki pogodowe. Wkrótce więc z lotniska Hatston na Orkadach wystartował *Maryland* z 771. Dywizjonu FAA. Samolot dotarł nad fiordy norweskie i przekazał informację o nieobecności pancernika i reszty zespołu niemieckiego. Wysłano kolejne patrole powietrzne z zadaniem przeszukania rejonu norweskiego wybrzeża od Stavanger do Bergen. Ponadto zarządzono rozpoznanie pomiędzy Szetlandami a Wyspami Owczymi oraz pomiędzy Wyspami Owczymi a Islandią. Loty rozpoznawcze miały wykonać łodzie latające *Sunderland,* które wyposażone były w radar ASV. Ponadto *Cataliny* miały przeprowadzić patrol Cieśniny Duńskiej oraz południowych wybrzeży Islandii.

W drodze do Cieśniny Duńskiej

Po opuszczeniu wód norweskich, około godziny 04.00 nad ranem dowódca zespołu, admirał Lütjens, postanowił odesłać niszczyciele osłony do Trondheim. Do tej pory tworzyły one tarczę ochronną *Bismarcka* i *Prinz Eugena* przed brytyjskimi okrętami podwodnymi. Około godziny 05.02 Lütjens przekazał komandorowi 6. Dywizjonu Niszczycieli, Hinrichsowi, rozkaz powrotu jego jednostek do bazy. Kiedy niszczyciele znalazły się na wysokości geograficznej Trondheim, natychmiast zawróciły, przyjmując kurs w stronę wybrzeża. Osiągnęły je następnego dnia, podczas gdy ciężkie okręty niemieckie znajdowały się około 220 mil morskich na zachód od Trondheim i utrzymywały kurs 320 stopni. Krótko później Lütjens przekazał kolejne instrukcje dla obu

Bismarck na wodach Zatoki Kilońskiej, sfotografowany 28 września 1940 roku. Okręt nie posiada jeszcze żadnej centrali kierowania ogniem artylerii głównej oraz dalmierzy dziesięciometrowych.

Bismarck **in the Kiel Harbor, photographed on September 28, 1940. Note the lacking main battery fire directors and 10-m range-finders.**

(foto Schäfer ze zbiorów M. Skwiota)

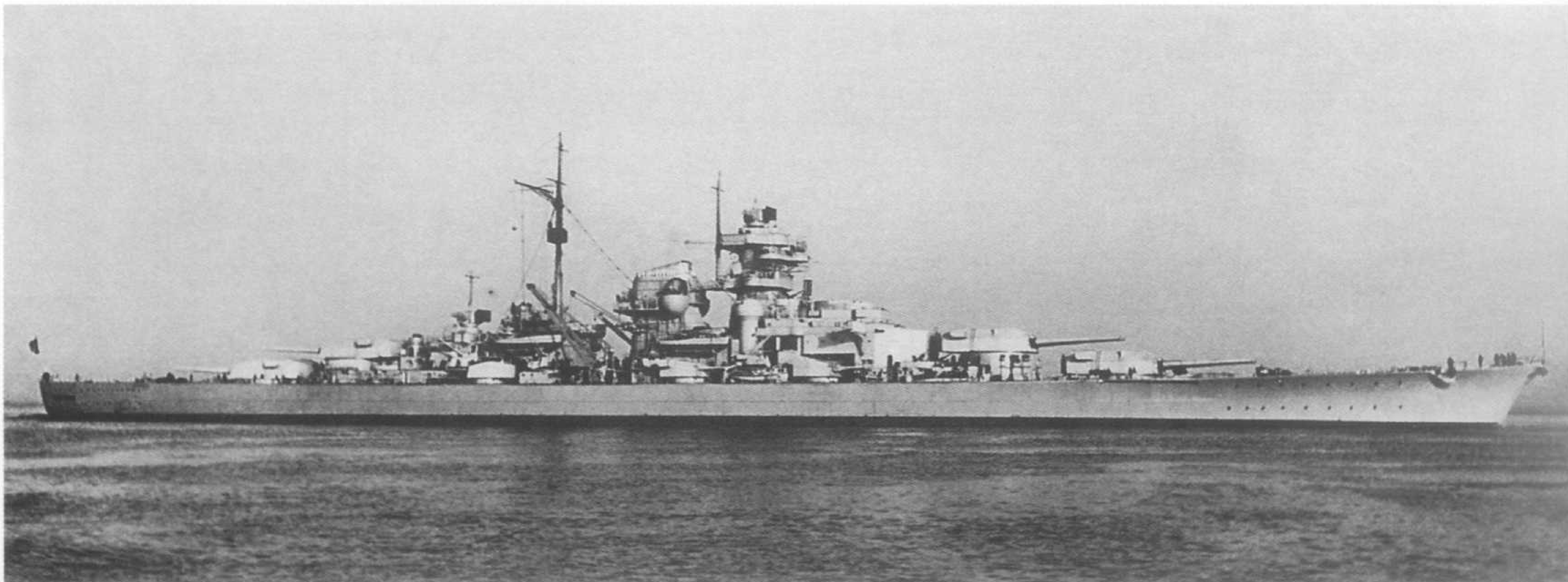




Bismarck sfotografowany 7 grudnia 1940 roku po przepłynięciu Kanału Kilońskiegow ujściu Łaby. Okręt nie jest jeszcze wyposażony w rufowe wieże artylerii przeciwlorniczej kal 105 mm. Również nie ma zainstalowanej dziobowej centrali kierowania artylerią średnią kal. 150 mm. Na zdjęciu cenzor wyretuszował całe tło.

Bismarck **photographed on December 7, 1940 in the Elbe estuary, after negotiating the Kiel Channel. Note lacking after 105-mm AA gun boxes and front secondary battery 150-mm guns fire director. The background has been deleted completely by the censor.**

(Blohm + Voss via J. Schmiedeskamp)



Pancernik *Bismarck*, powracający z ćwiczeń na wodach Zatoki Gdańskiej do Hamburga, sfotografowany na wodach Zatoki Kilońskiej 7 grudnia 1940 roku.

Battleship *Bismarck* returning to Hamburg from the Danziger Bay maneuvers, photographed in the Kiel Harbor, on December 7, 1940.

(Bibliothek für Zeitgeschichte)

jednostek na ten dzień. Zgodnie z wcześniejszymi założeniami planu, wydał rozkaz utrzymywania dotychczasowego kursu i prędkości. Niebawem niemieckie okręty znalazły się w zasięgu brytyjskiego lotnictwa rozpoznawczego i należało podjąć odpowiednie kroki, aby utrudnić ich wykrycie. O godzinie 09.30 wysłano z pokładu *Bismarcka* radiogram do dowództwa Grupy „Północ" z zapytaniem o ruchy nieprzyjacielskich okrętów w tym rejonie. Do momentu uzyskania odpowiedzi okręty płynęły zgodnie z nakazanym kursem — trasą na północ, w kierunku wyspy Jan Mayen.

Cztery minuty później admirał Lütjens został poinformowany przez Grupę „Północ" oraz pokładowe służby wywiadowcze, że Brytyjczycy nie wydali do tej pory rozkazu poszukiwania jego okrętów na pełnym morzu. Zauważono natomiast wzmożony nasłuch w północnym sektorze, co sugerowało, że przeciwnik skoncentrował się na poszukiwaniach okrętów na obszarze północnej Norwegii oraz na Morzu Norweskim. Sytuacja ta pozwalała mu na bezpieczne przejście jego zespołu dalej na północ i przyjęcie nowego kursu w stronę Cieśniny Duńskiej. O godzinie 10.53 przyjęto kolejny meldunek informujący o tym, że samoloty nieprzyjacielskie patrolują północną Norwegię i jej północne sektory. Był to przeciwny sektor w stosunku do przemieszczania się grupy bojowej *Bismarcka*. Płynący z prędkością 24 węzłów zespół znalazł się w tym czasie około 200 mil morskich od wybrzeża norweskiego i był całkowicie poza zasięgiem brytyjskich samolotów patrolowych. Po południu, około godziny 12.37, otrzymano informacje o zauważeniu peryskopu; na *Bismarcku* ogłoszono alarm przeciwlotniczy i przeciwpodwodny. Zespół natychmiast zmienił kurs na lewo i rozpoczął zygzakowanie, które trwało pół godziny. W tym czasie nic niepokojącego się nie wydarzyło i okręty ponownie przyjęły poprzedni kurs. Pogoda powoli pogarszała się, około 16.00 zespół wpłynął w strefę lekkiej mgły. Admirał Lütjens miał nadzieję, że utrzyma się ona przy próbie wejścia okrętów na Atlantyk. Prognoza na najbliższą dobę była sprzyjająca dla Niemców. W tym czasie na północny wschód od Islandii warunki atmosferyczne powoli pogarszały się. Obszar zapowiadanej pogody miał rozciągać się aż do południowego krańca Grenlandii.

Około godziny 18.00 zespół wszedł w strefę deszczu, nastąpiło załamanie pogody. Z północnego zachodu nadciągał powoli silny wiatr. Widoczność gwałtownie zmniejszyła się do około 300–400 metrów i powoli powstawała mgła. Oba okręty utrzymywały swoje pozycje bojowe i prowadziły wymianę sygnałów przy pomocy Aldisa. Aby dokładnie określić pozycję jednostki w zespole, zapalono niewielkie reflektory i światła pozycyjne. Gdy mgła stała się bardzo gęsta, na pancerniku włączono duży rufowy reflektor, który pomógł *Prinz Eugenowi* utrzymać pozycję w szyku. Wkrótce osiągnięto strefę, w której noce były jasne i zespół mógł się posuwać ze stałą prędkością 24 węzłów.

O godzinie 23.04 admirał Lütjens otrzymał trzy bardzo ważne informacje z Dowództwa Grupy „Północ". Pierwsza mówiła o braku potwierdzenia wykrycia zespołu niemieckich okrętów przez nieprzyjaciela. Druga informowała natomiast o optycznym rozpoznaniu bazy Scapa Flow przeprowadzonym w dniu 22 maja. Podawano, że w bazie nadal znajdowały się cztery pancerniki, jeden prawdopodobnie oraz jeden lotniskowiec. Zaobserwowano ponadto sześć lekkich krążowników oraz wiele niszczycieli. Trzecia wiadomość dotyczyła nieprzyjacielskich sił morskich, które do tej pory nie rozpoczęły żadnych działań. Należało się spodziewać, że również w ciągu następnego dnia nie podejmą one żadnych operacji. Nawet gdyby Brytyjczycy natychmiast wypłynęli ze Scapa Flow, nie mieli możliwości dotarcia do zespołu niemieckiego na wodach norweskich. Po

Pobieranie zaopatrzenia na *Bismarcka* w Kilonii w marcu 1941 roku.

Loading supplies for the *Bismarck* in Kiel, March 1941.

(ze zbiorów M. Skwiota)



otrzymaniu tak pomyślnych wiadomości admirał Lütjens zrezygnował z uzupełnienia paliwa na wodach wyspy Jan Mayen i zmienił kurs na zachodni, chcąc jak najszybciej przedrzeć się przez Cieśninę Duńską. O godzinie 23.22 zarządzono zmianę kursu na Drogę Duńską. Niestety informacja o rozpoznaniu Scapa Flow przekazana *Bismarckowi* przez Grupę „Północ" była informacją błędną. Z powodu niskiego pułapu chmur nad bazą wywiad niemiecki podał „na wyrost" skład sił zaobserwowanych w bazie. Rzeczywistość była jednak inna. Brytyjczycy już wcześniej podjęli przeciwdziałanie. Z bazy Scapa Flow wysłano nieukończony jeszcze pancernik *Prince of Wales* oraz krążownik liniowy *Hood*, z wiceadmirałem Hollandem jako dowódcą zespołu. Okręty wzięły kurs na Islandię. Wiedziano, że zespół niemiecki mógł przedrzeć się tylko przez Cieśniną Duńską albo pomiędzy Wyspami Owczymi a Islandią.

Alarm w Scapa Flow

Pod koniec maja Brytyjczycy zauważyli nasilenie niemieckich lotów rozpoznawczych na północy oraz nad własną bazą Scapa Flow. Dowódca brytyjskiej floty, admirał sir John Tovey, spodziewał się, że aktywność niemiecka związana jest z przygotowaniem do przeprowadzenia następnej operacji na Atlantyku. Jego pierwszym krokiem było wysłanie 18 maja ciężkiego krążownika *Suffolk* w stronę Cieśniny Duńskiej. Miał on patrolować obszar, przez który Niemcy mogliby próbować przedostać się na Atlantyk. Rozkazał również, aby ciężki krążownik *Norfolk*, pod dowództwem kontradmirała W. F. Wake-Walkera, opuścił bazę w Islandii i dołączył do *Suffolka*, aby razem z nim patrolować obszar cieśniny. 21 maja w godzinach porannych przedłożono admirałowi Toveyowi informację o zauważeniu zespołu niemieckich okrętów przepływających przez Kattegat. Zaskoczony tą wiadomością admirał mocno zastanawiał się nad kolejnymi ruchami niemieckiego zespołu. Wydawać się mogło, że sprawa jest jasna, jednak raport wykazywał dwie duże jednostki w osłonie trzech niszczycieli i pięciu jednostek eskorty. Niezrozumiałym dla niego był fakt, że w konwoju płynie również 11 statków handlowych. Założono cztery możliwości, jakie mógł wykonać nieprzyjaciel. Zakładając wszystkie prawdopodobne warianty, admirał Tovey był przekonany, że statki handlowe są osłaniane „przy okazji", a zespół po odłączeniu będzie dalej wykonywał samodzielne zadanie. W tym przypadku należało rozważyć kilka możliwości „przebicia się" niemieckich okrętów. Po starannym przeanalizowaniu wszystkich wersji admirał Tovey wybrał opcję przebicia się przez Drogę Duńską. Nie zwlekając, wydał dyspozycje poszczególnym okrętom. I tak, *Norfolk* i *Suffolk* pilnowały Cieśniny Duńskiej, natomiast obszar pomiędzy Wyspami Owczymi a Islandią miały patrolować krążowniki *Manchester* i *Birmingham,* do których później dołączył krążownik *Arethusa.*

W bazie Scapa Flow w tym czasie znajdowały się trzy tylko trzy pancerniki. Były to: *King George V*, okręt flagowy admirała Toveya; krążownik liniowy *Hood* oraz dopiero co oddany *Prince of Wales*. Przebywał tam również lotniskowiec *Victorious*. Na jego pokładzie znajdowali się jednak nowo przybyli piloci, mający za sobą niewielką liczbę lądowań na pokładzie lotniskowca. Admirał Tovey swoje główne siły podzielił na dwa zespoły. Po wykryciu niemieckiego zespołu w Bergen, na jego spotkanie wypłynął 21 maja po północy pierwszy zespół, dowodzony przez wiceadmirała Lancelota Hollanda. Jego zadaniem było dotarcie do Islandii i tam, po uzupełnieniu paliwa, ustawienie się w dogodnej pozycji, tak aby można było „przechwycić" niemiecki zespół próbujący przedostać się na Atlantyk przez Cieśninę Duńską lub pomiędzy Islandią a Wyspami Owczymi. Admirał Tovey postanowił poczekać ze swoim zespołem do momentu wypłynięcia niemieckich okrętów z Bergen. Wkrótce dotarła do niego wiadomość o opuszczeniu wód norweskich przez nieprzyjacielskie okręty. Postanowił więc nie czekać na dalszy rozwój sytuacji i w dniu 22 maja 1941 roku około godziny 22.15 wypłynął z bazy. Drugi zespół brytyjskich okrętów składał się z pancernika *King George V*, lotnis-

Manewr holowania *Bismarcka* przez *Prinz Eugena* ćwiczony na Bałtyku w maju 1941 roku.
Heavy cruiser *Prinz Eugen* practicing towing the *Bismarck* in Baltic Sea, in May, 1941.

(IWM)

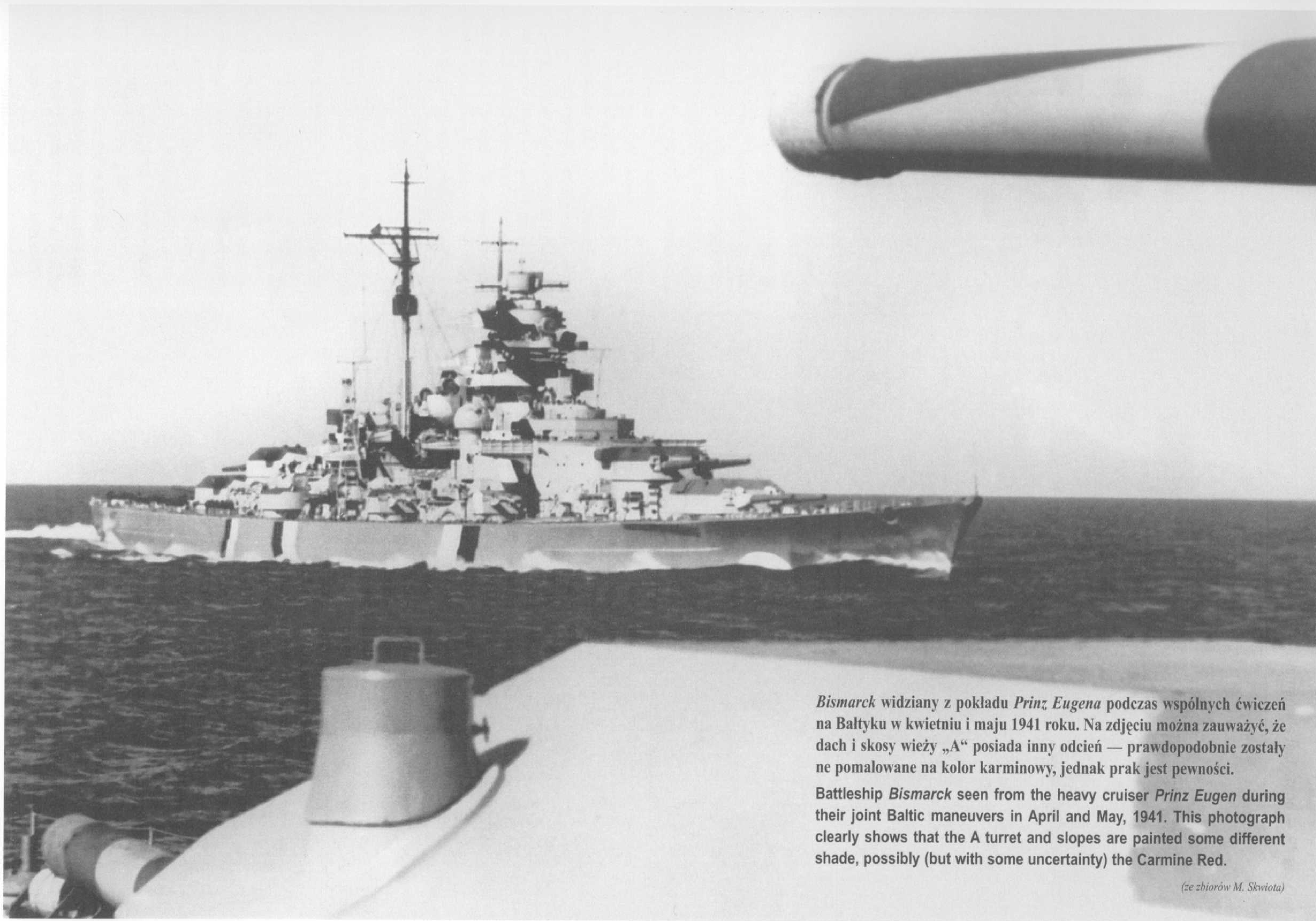




Bismarck widziany z pokładu *Prinz Eugena* podczas wspólnych ćwiczeń na Bałtyku w kwietniu i maju 1941 roku.

Battleship *Bismarck* as seen from the heavy cruiser *Prinz Eugen* during the maneuvers in Baltic Sea, April and May, 1941.

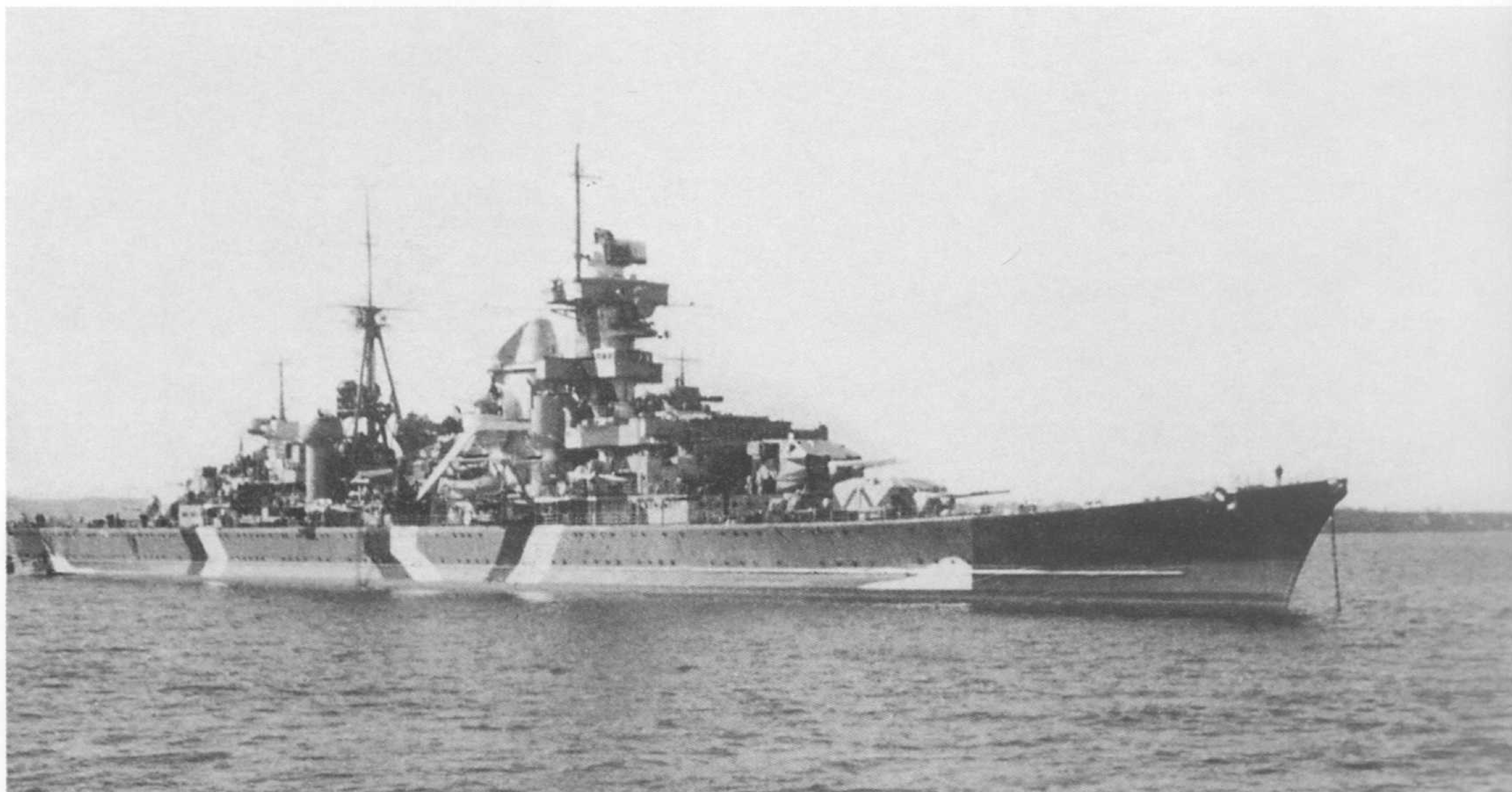
(Bibliothek für Zeitgeschichte)



Bismarck widziany z pokładu *Prinz Eugena* podczas wspólnych ćwiczeń na Bałtyku w kwietniu i maju 1941 roku. Na zdjęciu można zauważyć, że dach i skosy wieży „A“ posiada inny odcień — prawdopodobnie zostały ne pomalowane na kolor karminowy, jednak prak jest pewności.

Battleship *Bismarck* seen from the heavy cruiser *Prinz Eugen* during their joint Baltic maneuvers in April and May, 1941. This photograph clearly shows that the A turret and slopes are painted some different shade, possibly (but with some uncertainty) the Carmine Red.

(ze zbiorów M. Skwiota)





Powyżej: Ciężki krążownik *Prinz Eugen* na redzie Gotenhafen (Gdynia), tuż przed wypłynięciem na operację „Rheinübung".

Above: Heavy cruiser *Prinz Eugen* anchored in the Gotenhafen (Gdynia) roadsted, just before setting out for the Rheinübung.

(ze zbiorów W. Rusiniaka)

kowca *Victorious*, lekkich krążowników: *Galatea*, *Aurora*, *Kenya*, *Neptune* i *Hermione* oraz sześciu niszczycieli. Po opuszczeniu Scapa Flow grupa skierowała się kursem północno-zachodnim w stronę Wysp Owczych, aby zablokować przebicie się tą trasą niemieckich okrętów na północny Atlantyk. Następnego dnia krążownik liniowy *Repulse*, w osłonie trzech niszczycieli, otrzymał rozkaz opuszczenia Clyde i przyłączenia się rankiem 23 maja do poszukujących brytyjskich okrętów, znajdujących się na południe od Hebrydów.



Po lewej powyżej: Wizyta Adolfa Hitlera na pokładzie *Bismarcka*, przeprowadzona w dniu 5 maja 1941 roku.

Above: Adolf Hitler visiting Bismarck on May 5, 1941.

Po lewej: Przy okazji wizytowania *Bismarcka* A. Hitler również przeprowadził inspekcję siostrzanego pancernika *Tirpitz*, zacumowanego przy dworcu morskim w Gotenhafen.

Below: On the same occasion, the Führer honored with his visit also her sister battleship, the Tirpitz, moored at the Gotenhafen (Gdynia) waterfront.

(ze zbiorów S. Breyera)

Pierwszy kontakt

23 maja w godzinach porannych pancernik *Bismarck* oraz ciężki krążownik *Prinz Eugen* znalazły się przy wejściu do Cieśniny Duńskiej. Pogoda była bardzo sprzyjająca — panująca mgła i deszcz oraz zwiększająca się siła wiatru były idealne dla skrytego przejścia niemieckich okrętów. Prognoza na najbliższą dobę również była bardzo pomyślna. Warunki atmosferyczne gwałtownie się zmieniały, a widoczność pogarszała się z minuty na minutę. W południe zespół znalazł się około 75 mil na północ od wybrzeża Islandii. Zmieniono kurs, aby ominąć pole minowe postawione przez Brytyjczyków w tym rejonie oraz pływające góry lodowe. Zapowiadana prognoza pogody na najbliższe 24 godziny nie przewidywała jej poprawy, wręcz przeciwnie — sprzyjała niedostrzeżonemu przedarciu się na Atlantyk. Niemcy płynęli teraz na granicy pola lodowego, kursem w kierunku północno-wschodniego wejścia do cieśniny. Niespodziewanie około 15.00 otulająca niemieckie okręty mgła gwałtownie się podniosła, a widoczność wzrosła do około 2,5 mili morskiej. Następnie okręty przepływały na zmianę przez obszary dobrej i złej widoczności. Na pokładzie pancernika wzmożono czujność. Urządzenia radiolokacyjne nieustannie przeszukiwały horyzont. O godzinie 18.11 ogłoszono alarm, ponieważ radar namierzył niezidentyfikowany „okręt" po prawej burcie. Ostatecznie okazało się, że była to pływająca góra lodowa. Zespół operacyjny wykonał zwrot w stronę niezidentyfikowanego okrętu. Wkrótce takie pomyłki zdarzały się coraz częściej. 11 minut później postanowiono katapultować z pokładu *Bismarcka* wodnosamolot, który miał dokładnie rozpoznać strefę lodu i pływających gór lodowych. Niedługo potem, około godziny 19.00, niemiecki zespół dotarł do granicy pływającego lodu i rozpoczął zygzakowanie. Trzeba było omijać pływające tutaj góry lodowe, mogące uszkodzić kadłub okrętów. Widoczność w cieśninie wynosiła około trzech mil i gdzieniegdzie można było dostrzec niewielkie obłoki mgły. Wkrótce ogłoszono kolejny alarm na *Bismarcku*. Około godziny 19.22 znajdujące się na okręcie stacje nasłuchu podwodnego oraz urządzenia radarowe „złapały" kontakt z przeciwnikiem po lewej burcie, w odległości 12.500 m. Nawiązano tylko i wyłącznie kontakt radarowy, ponieważ cel ze względu na mgłę był niewidoczny przez dalocelowniki (na pancerniku zauważono jedynie cień okrętu). Wszystkie działa artylerii głównej przygotowano do otwarcia ognia, które oczekiwały teraz na współrzędne celu, przekazywane z centrali kierowania ogniem. Tymczasem radar pokładowy ponownie zarejestrował niezidentyfikowany okręt, płynący z kierunku południowego (lub południowo-zachodniego) z dużą prędkością. Niestety jego identyfikacja była dość utrudniona — zakrywała go gęsta mgła. Pierwszy optyczny kontakt, jaki udało się nawiązać z przeciwnikiem, pozwolił zorientować się, że okręt ma masywną nadbudówkę oraz trzy kominy. Zidentyfikowano go wkrótce jako ciężki krążownik angielski, a następnie ustalono jego nazwę. Okazał się nim ciężki krążownik *Suffolk*, którego dowódcą był komandor R. M. Ellis.



Ciężki krążownik *Prinz Eugen* sfotografowany w pierwszej fazie operacji „Rheinübung".
Heavy cruiser Prinz Eugen during the initial stage of the Rheinübung.

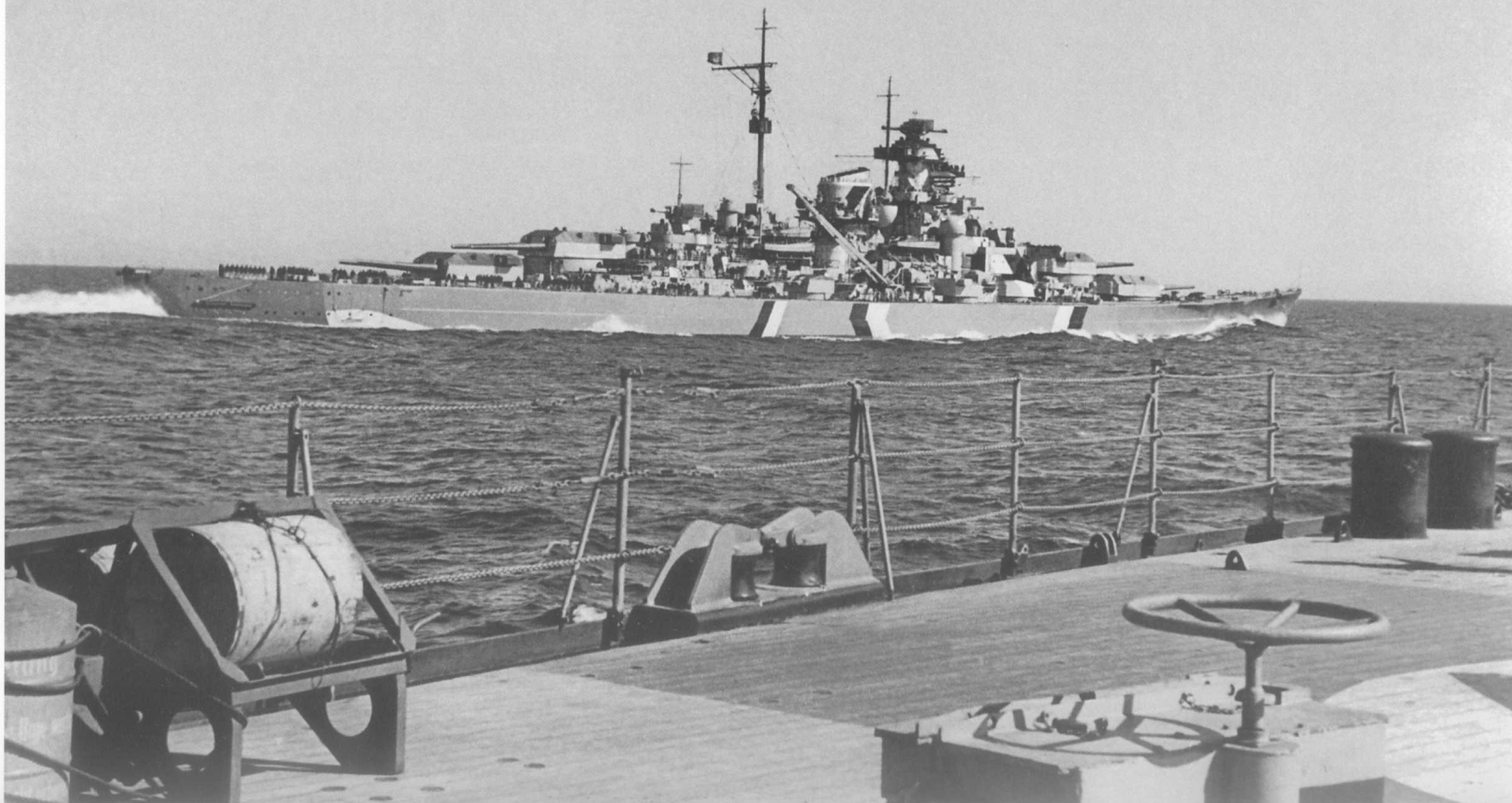
(ze zbiorów A. Jarskiego)

Tymczasem na pokładzie brytyjskiego krążownika *Suffolk* około godziny 19.22 marynarz Alfred Newall, pełniący służbę na „oku", zauważył przepływające pomiędzy górami lodowymi niemieckie okręty i poinformował o tym dowódcę. Natychmiast zarządzono zwiększenie prędkości w celu identyfikacji nieprzyjaciela. Równocześnie dowódca rozkazał, by przekazać wiadomość o obecności przeciwnika do dowództwa w bazie Scapa Flow. Służby deszyfrujące, znajdujące się na ciężkim krążowniku *Prinz Eugen*, przechwyciły i natychmiast rozszyfrowały sygnał radiowy nadany przez *Suffolka*. Brytyjczycy meldowali o zauważeniu jednego pancernika oraz jednego krążownika w odległości około siedmiu mil od niego, na 20 stopniu szerokości geograficznej. Okręty nieprzyjaciela płynęły kursem 240 stopni. Wychodząc z mgły, *Suffolk* znalazł się nagle w niewielkiej odległości od płynącego z przodu *Bismarcka*. Gdy komandor Ellis zorientował się, z kim ma do czynienia, nie czekał dłużej, tylko skrył się we mgle. Następnie odczekał, aż przeciwnik oddali się dostatecznie, aby móc dalej płynąć za nim.

Bismarck widziany z pokładu *Prinz Eugena* podczas wspólnych ćwiczeń na Bałtyku. Do tej pory utarło się, że zdjęcie przedstawia moment rozpoczęcia operacji „Rheinübung", co nie jest prawdą. Okręty sformowały szyk dopiero za wodami Rugii, płynąc w szyku torowym w dość dużej odległości — około jednej mili.

Battleship *Bismarck* seen from the heavy cruiser *Prinz Eugen* during their joint Baltic maneuvers in April and May, 1941. Until recently, this photograph have been most frequently captioned as *Prinz Eugen* and *Bismarck* sailing out for the Rheinübung — but this just not true! The ships were steaming separately as far as Rügen, and only then formed a trailing formation — with one mile separating the stern of one from the bows of another.

(ze zbiorów M. Skwiota)





Na pokładzie okrętów niemieckich admirał Lütjens również przekazał do dowództwa Grupy „Północ" raport o zauważeniu nieprzyjacielskiego ciężkiego krążownika w kwadracie AD 29. Wkrótce *Suffolk* zajął miejsce na granicy widoczności optycznej, około 13 mil za rufą pancernika. Tuż po otrzymaniu pierwszych informacji przez Dowództwo Grupy „Północ" admirał Carls zarządził natychmiastowe rozpoznanie brytyjskiej bazy Scapa Flow przez 5 Luftflotte. Raport przekazany przez *Suffolka* został również rozszyfrowany na pancerniku. Określenie dokładnej pozycji niemieckiego zespołu wskazywało na posiadanie przez brytyjski okręt nowych urządzeń radarowych i namierzających. Było to dla admirała wielkim zaskoczeniem, ponieważ nie spodziewał się, aby *Suffolk* posiadał radar. Niemcy wierzyli, że w tym czasie Brytyjczycy przebywający na tym terenie nie mają zainstalowanego żadnego takiego urządzenia. Sądzili, że lądowe instalacje radarowe i namierzające są dopiero w budowie na brytyjskim wybrzeżu.

Około godziny 20.30 na *Bismarcku* zarządzono kolejny alarm oraz pełną prędkość. Dziobowy radar nawiązał nowy kontakt z przeciwnikiem na dystansie 6400 m. Przez wewnętrzną centralę dowódca okrętu, komandor Lindemann, poinformował załogę o pojawieniu się kolejnego nieprzyjaciela, tym razem po lewej burcie, oraz o tym, że pancernik podejmuje walkę. *Bismarck* w tym momencie był już przygotowany do rozpoczęcia bitwy. Wkrótce z nadchodzącej mgły wynurzył się trzykominowy ciężki krążownik. Powiadomiony o wykryciu niemieckich okrętów przez *Suffolka* krążownik *Norfolk* ruszył pełną prędkością w stronę przeciwnika. Niewielki błąd nawigacyjny w przeliczeniu pozycji spowodował, że krążownik nagle wynurzył się z mgły przed *Bismarckiem*. Płynący z prędkością 30 węzłów *Norfolk*, pod dowództwem komandora A. A. L. Philipsa, wypłynął wprost pod lufy pancernika. Gdy zorientował się w grożącym mu niebezpieczeństwie, starał się skryć w najbliższym obłoku mgły. *Bismarck* zdążył jednak wystrzelić kilka salw w kierunku krążownika. Pociski upadły dość blisko. Krążownik natychmiast zawrócił z pełną prędkością i zanurzył się w zbawczej mgle. Trzy spośród pięciu salw *Bismarcka* były za krótkie i tylko obramowały cel, jedna upadła za rufą, a kolejna minęła się z *Norfolkiem*. Kilka odłamków pocisków wylądowało, co prawda, na burcie krążownika, lecz nie wyrządziły one żadnych szkód. *Norfolk* postanowił pozostać we mgle do momentu znalezienia się za rufą niemieckiego zespołu. Później miał połączyć się z *Suffolkiem* i podążać za niemieckimi okrętami jak cień, na granicy zasięgu radaru, to jest około 24.000 m. Admirał Lütjens nakazał zmianę szyku, tak aby ciężkie działa pancernika, idącego do tej pory na czele zespołu, były skierowane na echa krążowników brytyjskich. Podążały one w ławicy mgły w bezpiecznej odległości za okrętami niemieckimi — *Suffolk* po prawej burcie, *Norfolk* po lewej — i utrzymywały cały czas kontakt radarowy.

Na *Bismarcku* od podmuchu dział dziobowych uszkodzony został dziobowy radar. W warunkach morskich jego naprawa była niemożliwa do wykonania. Dlatego też o godzinie 20.44 niemieckie okręty przystąpiły do zmiany szyku bojowego. Była to rutynowa czynność polegająca na tym, że drugi okręt w szyku opuszczał go, zwiększając w tym czasie swoją prędkość. Pierwsza jednostka powoli zajmowała jego dotychczasowe miejsce w szyku na drugim miejscu. W tym czasie drugi okręt wysuwał się na czoło i zajmował miejsce pierwszego okrętu w linii. W trakcie manewrowania ster na *Bismarcku* zaciął się i podczas gdy *Prinz Eugen* mijał pancernik, ten płynął w jego kierunku. Oba okręty znalazły się na kolizyjnym kursie. Jedynie natychmiastowa reakcja dowódcy krążownika, komandora Brinkmanna, uchroniła okręty od zderzenia. Wkrótce awarię steru na *Bismarcku* usunięto i obie jednostki ruszyły w dalszą drogę.

Zespół niemiecki płynął teraz z prędkością 30 węzłów przez półmrok arktycznej nocy, przez ławice mgły, śniegu i deszczu. Tymczasem ciężkie krążowniki brytyjskie *Suffolk* i *Norfolk* utrzymywały kontakt wizualny i radarowy na granicy widoczności, płynąc za rufą pancernika. *Suffolk* po prawej burcie, gdzie widoczność była bardzo dobra, a *Norfolk* po lewej, gdzie można było zauważyć duże warstwy mgły. Brytyjskie krążowniki drogą radiową na bieżąco przekazywały admirałowi Toveyowi informacje o pozycji nieprzyjacielskiego zespołu. Ich raporty były natychmiast rozszyfrowywane na obu okrętach niemieckich i po pięciu minutach lądowały na biurku Lütjensa. Nie pomogła również stawiana co jakiś czas zasłona dymna. Pomimo tych wysiłków nieprzyjaciel ciągle utrzymywał kontakt radarowy. Również brytyjskie impulsy radarowe były odbierane na pokładzie *Bismarcka*. Admirał Lütjens dobrze wiedział, czemu mają służyć te meldunki i przewidywał niebawem koncentrację sił brytyjskich na swojej drodze.

O godzinie 21.20 *Bismarck* otrzymał kolejny meldunek radiowy z Grupy „Północ", w którym poinformowano go, że ze Scapa Flow wypłynął jeden pancernik i jeden krążownik, które popłynęły kursem 330 stopni. Około godziny 22.00 admirał Lütjens pil-



***Bismarck* sfotografowany od rufy podczas przejścia niemieckiego zespołu przez fiordy do miejsca kotwiczenia.**

Battleship *Bismarck* photographed from the stern, while the German Task Force proceeded through the fjords to the anchorage.

(foto z archiwum Prinz Eugena via R. Schmidt)

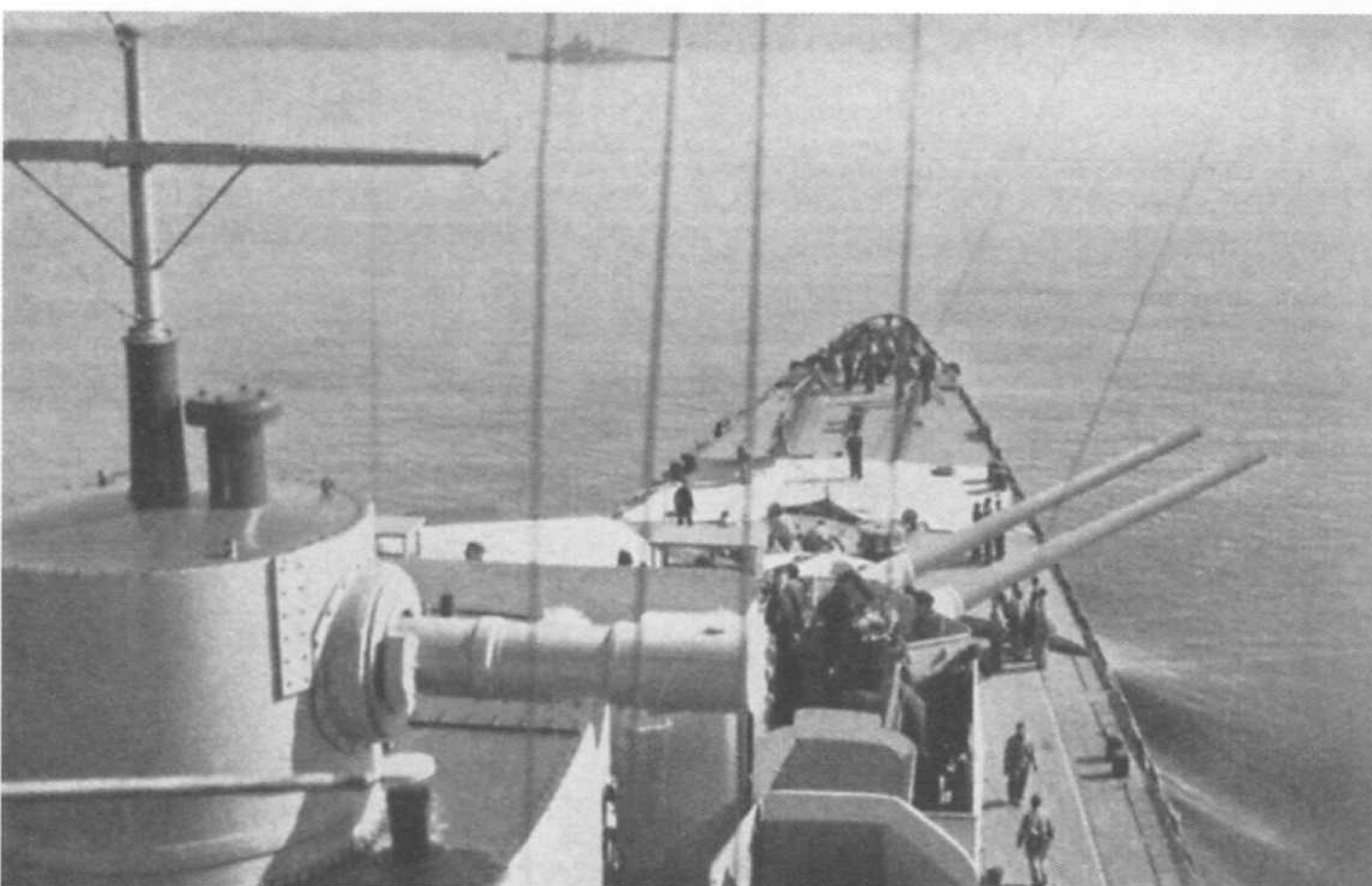
nowany przez brytyjskie krążowniki zdecydował się przejść do ofensywy. Pod osłoną deszczowego szkwału *Bismarck* zrobił zwrot o 180 stopni i postanowił zaskoczyć podążającego za nim *Suffolka*. Jednak ku jego zdziwieniu, zaraz po wypłynięciu ze szkwału oczekiwanego ciężkiego krążownika nie było. W tym czasie *Suffolk* zauważył na ekranie radaru manewr poczyniony przez niemiecki pancernik i natychmiast wykonał zwrot, oddalając się pełną mocą maszyn od *Bismarcka*. Admirał Lütjens zauważył unik *Suffolka*, zrezygnował więc z dalszego pościgu za Brytyjczykiem i nakazał powrócić na poprzedni kurs. *Bismarck* zrobił kolejny zwrot i zajął pozycję w szyku. W tym czasie *Suffolk* wykonał nowy manewr, lecz Lütjens nie podjął próby pościgu.

Pod wieczór 23 maja najbliżej płynących na południe niemieckich okrętów znajdował się wiceadmirał Holland ze swoim zespołem, złożonym z dwóch ciężkich okrętów i czterech niszczycieli osłony. Pogarszające się warunki atmosferyczne i wzrastający stan morza utrudniał żeglugę. Na flagowym *Hoodzie* odebrano informację z ciężkiego krążownika *Suffolk* o wykryciu nieprzyjaciela. Wiceadmirał Holland natychmiast odbył naradę ze swoim sztabem i rozkazał zmianę kursu, tak aby przeciąć drogę niemieckim okrętom. Około godziny 20.00 Holland rozkazał okrętom zespołu zwiększyć prędkość do 27 węzłów. Niszczyciele osłony miały płynąć za pancernikami z możliwie największą szybkością. Niestety z minuty na minutę pozostawały z tyłu. Około godziny 22.00 na obu brytyjskich okrętach rozpoczęto przygotowania do przyszłej bitwy. Na podstawie ostatnich meldunków otrzymanych z pokładu krążowników Holland przypuszczał, że nieprzyjaciel znajduje się od niego w odległości około 100 mil. Plan przyszłej bitwy zakładał, że pancernik *Prince of Wales* oraz *Hood* skoncentrują swój ogień na *Bismarcku*, a ciężkie krążowniki *Norfolk* i *Suffolk* zajmą się *Prinz Eugenem*. Na razie oba krążowniki nie zostały o tym poinformowane, ponieważ obowiązywała cisza radiowa. 12 minut po północy Holland ponownie nakazał zmianę dotychczasowego kursu o 45 stopni oraz redukcję prędkości do 25 węzłów. Tuż przed północą niemiecki zespół wpłynął w strefę silnego sztormu, widoczność spadła gwałtownie do jednej mili, a sygnał radarowy z angielskich krążowników niespodziewanie zamilkł. Powiadomiony o tym wiceadmirał Holland postanowił utrzymać dotychczasowy kurs do godziny 02.10 i w przypadku dalszego braku kontaktu skierować się na południe. W wyznaczonym przez wiceadmirała czasie okręty niemieckie nie odnalazły się i oba okręty brytyjskie wykonały zwrot przez lewą burtę, płynąc równolegle do brzegów Grenlandii.

Pierwsza krew

O godzinie 02.47 ponownie ciężkie krążowniki nawiązały kontakt z niemieckim zespołem. Oba ciężkie okręty brytyjskie zwiększyły prędkość do 28 węzłów, chcąc jak najszybciej dogonić przeciwnika. Po pewnym czasie *Hood* zasygnalizował zmianę kursu. Wykonany manewr miał ustawić krążownik liniowy pod lepszym kątem w stosunku do przeciwnika podczas prowadzenia ognia, co pozwoliłoby *Hoodowi* strzelać pełnymi salwami burtowymi. Warunki pogodowe w okolicy Cieśniny Duńskiej powoli polepszały się. Podniosła się widoczność, która wynosiła już około dziesięciu mil. Na okrętach brytyjskich załogi zajęły stanowiska bojowe. Około godziny 04.00 dystans pomiędzy dwoma zespołami okrętów zmalał do niecałych 20 mil morskich. Jednak dalsze zbliżanie się do Niemców trwało ponad godzinę. Przez ten czas odległość pomiędzy przeciwnikami zmniejszyła się zaledwie o cztery mile. Obie grupy okrętów płynęły kursem prawie równoległym. Zespół Lütjensa posuwał się kursem 220 stopni, natomiast wiceadmirała Hollanda — kursem 200 stopni. Na pokładzie niemieckiego okrętu flagowego oraz krążownika nie przypuszczano nawet, że brytyjskie jednostki już się zbliżają i że wkrótce staną im na drodze do południowego Atlantyku.

Wczesnym rankiem 24 maja zespół niemiecki płynął z prędkością 28 węzłów w szyku z poprzedniego dnia, kursem południowo-zachodnim. Ciężki krążownik *Prinz Eugen* na przodzie zespołu, *Bismarck* za nim. Na pomoście i wszystkich stanowiskach obserwacyjnych obowiązywała wzmożona



Moment wpłynięcia niemieckiego zespołu do fiordu Bergen. Z przodu, osłonięty lekką mgłą płynie *Bismarck*. Na zdjęciu wykonanym z mostku *Prinz Eugena* można zauważyć, że namalowane na pokładzie znaki identyfikacyjne przykryte są brezentem.

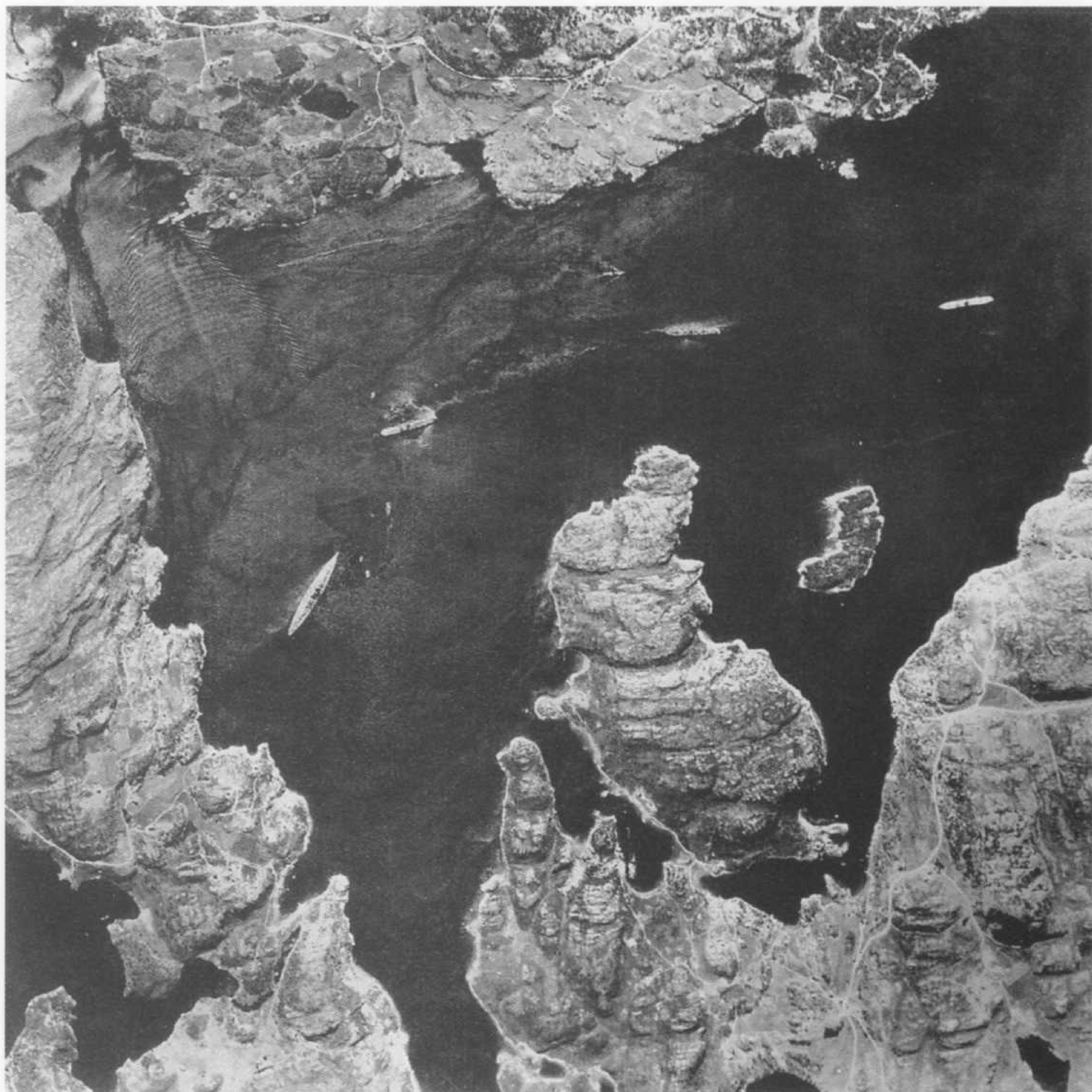
The German Task Force entering the Bergen fjord. The *Bismarck* steams first, lightly blanketed by the fog. In this photo, taken from the bridge of the heavy cruiser *Prinz Eugen*, one can see the aerial recognition swastika on the forecastle of the cruiser covered by a tarpaulin.

(foto z archiwum Prinz Eugena via R. Schmidt)

czujność z dokładną obserwacją kierunku południowo-wschodniego. O godzinie 04.40 kapitan K. Flindt poinformował dowódcę ciężkiego krążownika o namierzeniu przez hydrofony szumu obrotów turbiny, pochodzących z niezidentyfikowanego okrętu. W tym momencie nie spodziewano się tutaj innych brytyjskich okrętów. Według ich oceny Flindt zarejestrował prawdopodobnie szum jednego z brytyjskich krążowników podążających do tej pory za niemieckimi okrętami. Potem sprecyzował swój meldunek — na mostek przekazano informację o namierzeniu szumu turbin z dwóch okrętów płynących szybko kursem 280 stopni. Tymczasem na mostku wszyscy wpatrywali się w południowo-wschodni horyzont, skąd mogły nadpłynąć nieprzyjacielskie okręty. O godzinie 05.09 Grupa „Północ" przekazała na *Bismarcka* rozszyfrowany radiogram pochodzący z *Suffolka*, a przekazany przez niego o godzinie 03.00. Podawano w nim do Scapa Flow dokładną pozycję niemieckiego zespołu, kurs oraz prędkość.

O godzinie 05.10 wiceadmirał Holland ogłosił alarm bojowy na obu brytyjskich okrętach. Niecałe 20 minut później, o godzinie 05.37, nakazał on okrętom zmianę kursu o 40 stopni na prawą burtę, aby zmniejszyć odległość pomiędzy zespołami. W tym momencie żaden z brytyjskich okrętów nie znajdował się w dobrej pozycji do otwarcia ognia. O godzinie 05.49 Brytyjczycy po raz ostatni zmienili kurs w prawo — nie było to jednak zbyt korzystne, ponieważ niemieckie okręty znajdowały się z dziobu po ich prawej stronie. Rufowe wieże artylerii głównej brytyjskich jednostek nie mogły w tym czasie strzelać do nieprzyjaciela.

O godzinie 05.45 na pokładzie niemieckich okrętów w szkłach przyrządów optycznych dostrzeżono nowe jednostki, płynące po ich lewej burcie. Dwie minuty później ukazały się nad horyzontem słupy dymu z dwóch okrętów. Powoli wstawało słońce, a daleko na morzu przed nimi ukazały się nieznane jednostki. Na widok zbliżających się przeciwników na okrętach niemieckich ogłoszono alarm bojowy i natychmiast obsadzono stanowiska. Pierwszy oficer



***Bismarck* i zbiornikowce sfototografowane 21 maja 1941 roku w Korsofjordzie przez rozpoznawczego *Spitfire'a*, pilotowanego przez Michaela Sucklinga.**

Battleship *Bismarck* with oilers at her sides photographed on May 21, 1941 in Korsofjord by a photo reconnaissance *Spitfire*, piloted by Michael Suckling.

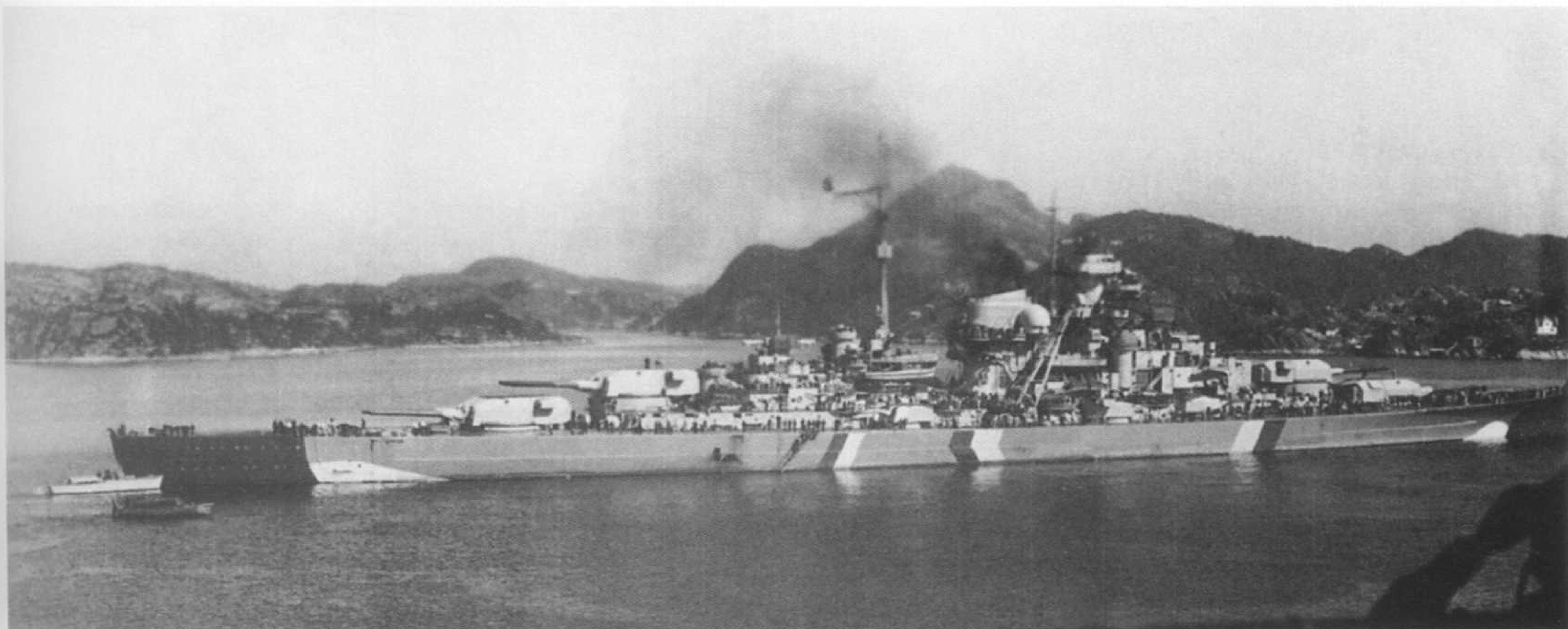
(IWM)

artylerii *Bismarcka*, znajdujący się w najwyższej centrali kierowania ogniem, komandor porucznik Adalbert Schneider, zidentyfikował okręty jako ciężkie krążowniki. Przekazał informacje o celu drugiemu oficerowi artylerii pancernika, kmdr. por. Helmutowi Albrechtowi, w dziobowej centrali kierowania ogniem. On z kolei sądził, że są to ciężkie krążowniki liniowe lub pancerniki. Trzeci oficer artylerii *Bismarcka* przebywał w głównym stanowisku kierowania ogniem artylerii okrętu, mieszczącym się w pomieszczeniach cytadeli. To do niego napływały wszystkie parametry dotyczące celów i po przeliczeniu

***Bismarck* przygotowany do rzucenia kotwicy w Grimstadfjordzie, sfotografowany z pokładu ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*.**

Battleship *Bismarck* preparing to drop anchor in Grimstadfjord, photographed from the heavy cruiser *Prinz Eugen*.

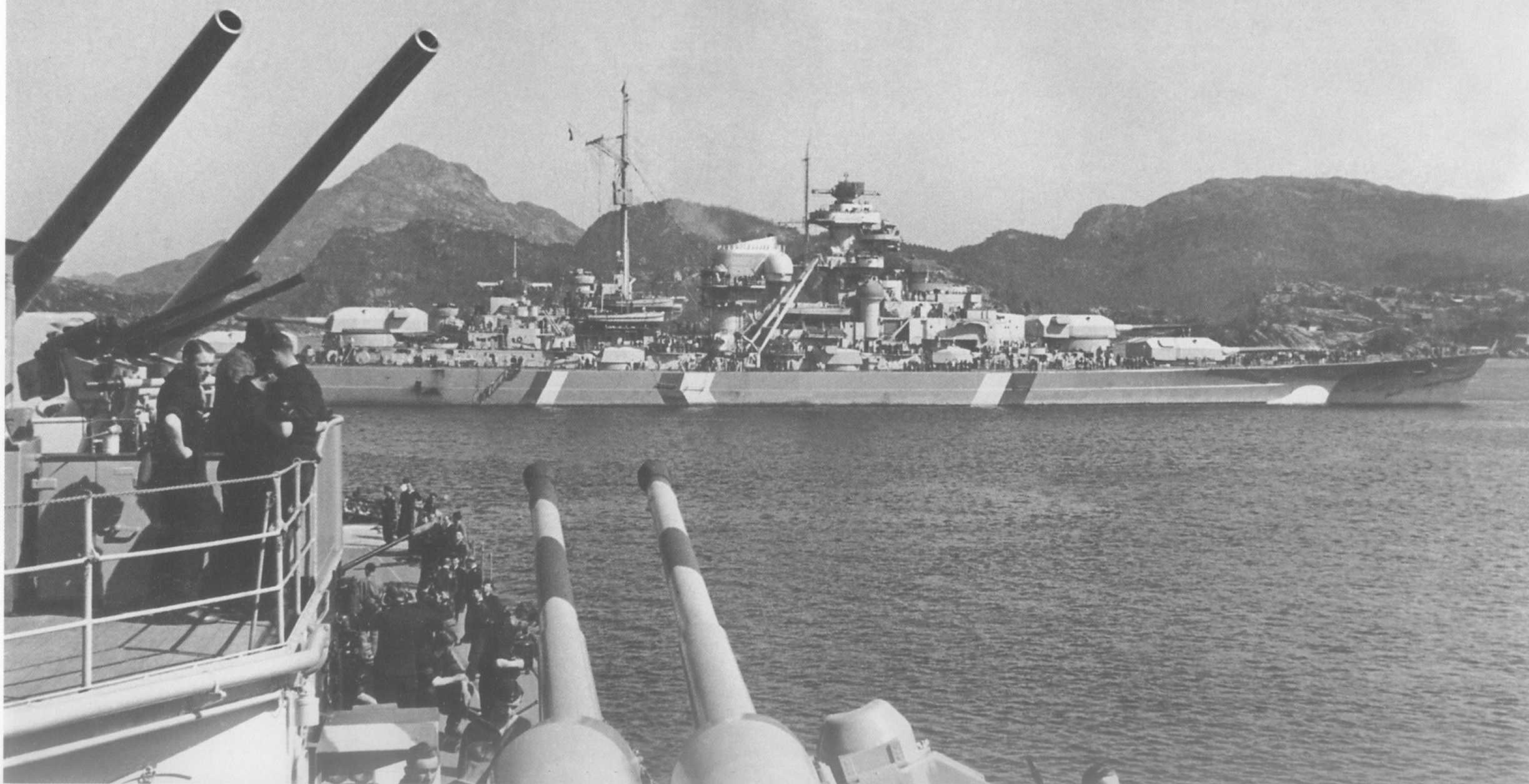
(AJ-Press)



Pancernik *Bismarck*, wpływający do Grimstadfiordu w dniu 21 maja 1941 roku, sfotografowany z ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*. Wbrew dotychczasowym opiniom historyków znaki rozpoznawcze dla lotnictwa, wymalowane w części dziobowej i rufowej okrętów nie zostały zamalowane. Po prawej stronie zdjęcia można zauważyć brezent, przykrywający swastykę na *Prinz Eugenie*.

Battleship *Bismarck* preparing to drop anchor in Grimstadfjord, photographed from the heavy cruiser *Prinz Eugen*. Contrary to the opinion, common among the historians, the aerial recognition swastikas on the ships' forecastles and fantails were not painted over. One can clearly see the tarpaulin on the right, covering the swastika on board of the heavy cruiser *Prinz Eugen*.

(ze zbiorów M. Skwiota)





Duma Royal Navy — krążownik liniowy *Hood*. Zdjęcie przedstawia okręt w roku 1928.

The pride and joy of the Royal Navy, the battle cruiser HMS *Hood*. This photograph shows the ship in 1928.

(IWM)

były podawane do poszczególnych wież działowych. Korygował on podane współczynniki z dziobowej i najwyższej centrali. W tym czasie najmniej do roboty miał czwarty oficer artylerii *Bismarcka*, komandor porucznik Müllenheim-Rechberg. Przebywał on w rufowej centrali kierowania ogniem, a jego zadaniem była kontrola działań brytyjskich krążowników płynących za rufą pancernika.

Na *Prinz Eugenie* I oficer artylerii, komandor podporucznik Jaspers, przebywał na stanowisku bojowym na górnej platformie marsa. Uważnie przyglądał się sylwetkom wyłaniających się okrętów, kiedy dołączył do niego II oficer artylerii, kmdr ppor. Schmalenbach. Przez przyrządy optyczne można było zauważyć cztery obiekty, z których trzy znajdowały się po lewej burcie oraz jeden w prawoburtowej ćwiartce. Dwa z nich, płynące obok siebie, rozwijały bardzo dużą prędkość. Początkowo Jaspers oraz jego kolega byli przekonani, że nie są to pancerniki, ale raczej ciężkie krążowniki typu *Exeter* lub *Birmingham*. Nawet nie przypuszczali, że Brytyjczycy rozpoczną atak na niemiecki zespół okrętów, który składał się z dwóch ciężkich jednostek.

Powoli i systematycznie okręty nieprzyjaciela zmniejszały dystans dzielący obu przeciwników. Na *Bismarcku* załadowano działa artylerii głównej i oczekiwano na rozkaz otwarcia ognia, który miał być wydany przez admirała Lütjensa. Jednak ten nie nadchodził. Powoli mijające sekundy oczekiwania wydłużały się, napięcie rosło, a przeciwnik z determinacją zbliżał się do niemieckiego zespołu. O godzinie 05.53 padły pierwsze salwy. Brytyjczycy otworzyli ogień do niemieckich okrętów, znajdując się jeszcze pod ostrym kątem. Krążownik liniowy *Hood* skierował cały swój ogień na pierwszy okręt w szyku, którym był po zmianie pozycji wieczorem poprzedniego dnia *Prinz Eugen*. Pancernik *Prince of Wales* ostrzelał natomiast drugą w szyku jednostkę, czyli *Bismarcka*, z dystansu poniżej 20.000 metrów. Pomimo silnych rozbryzgów fal, przewalających się przez dziób pancernika, *Prince of Wales* zdołał skierować swoje działa w stronę *Bismarcka* zamiast, jak zasygnalizował to Holland, na pierwszą jednostkę w szyku. Dziobowe wieże działowe pancernika były tak zalewane wodą, że zainstalowane w nich dalmierze nie mogły śledzić celu i podawać niezbędnych danych. Ogień był więc kierowany z 15-stopowego dalmierza, znajdującego się na wieży dowodzenia.

Po oddaniu pierwszej salwy przez nieprzyjaciela na *Bismarcku* oczekiwano natychmiastowego rozkazu rozpoczęcia ognia, jednak ten nadal nie nadchodził. Delikatne sugestie pierwszego oficera informujące o tym, że przeciwnik otworzył ogień, a jego salwy są dobrze zgrupowane, nie wpłynęły na podjęcie decyzji o rozpoczęciu ognia przez *Bismarcka*. Poirytowany tym komandor Schneider zapytał mostek o pozwolenie na otwarcie ognia. Lütjens jednak zwlekał z rozkazem. Tymczasem przeciwnik nieoczekiwanie zmienił dotychczasowy kurs i po zwrocie przez lewą burtę ukazała się cała sylwetka boczna brytyjskiego okrętu. Drugi oficer artylerii, kmdr Albrecht, był w tym momencie pewny, że jednym z przeciwników *Bismarcka* jest krążownik liniowy *Hood*. Również komandor Jaspers z załogi *Prinz Eugena* nie miał już żadnych wątpliwości, że ich przeciwnikami nie są ciężkie krążowniki. Tymczasem admirał Lütjens zwlekał z wydaniem rozkazu otwarcia ognia. Brytyjskie okręty powoli wyłaniały się po ich lewej burcie. Było wyraźnie widoczne, że pierwszy w szyku okręt miał długą nadbudówkę z dwoma ciężkimi wieżami artyleryjskimi. Dwie minuty później Brytyjczycy ponownie otworzyli ogień. Zniecierpliwiony dalszym oczekiwaniem komandor Lindemann zwrócił się o pozwolenie na otwarcie ognia do admirała Lütjensa, który w końcu wydał pozwolenie. Lindemann przekazał przez wewnętrzny interkom rozkaz rozpoczęcia walki. Podobnie około godziny 05.55 dowódca ciężkiego krążownika, komandor Brinkmann, polecił otworzyć ogień. Oba niemieckie okręty skoncentrowały swoje wysiłki na pierwszej jednostce brytyjskiej — *Hoodzie*. Tymczasem na *Bismarcku* Linde-



Kontradmirał Günther Lütjens, dowódca zespołu niemieckich okrętów w operacji „Rheinübung".

Rear Admiral Günther Lütjens, commanding the German Task Force in Operation Rheinübung.

(ze zbiorów M. Skwiota)



Komandor Ernst Lindemann — pierwszy i, jak pokazała historia, jedyny dowódca *Bismarcka.*

Captain Ernst Lindemann, the first — and only — CO of the battleship *Bismarck*.

(ze zbiorów M Skwiota)

mann rozkazał, aby niezwłocznie po uzyskaniu nakrycia otworzyć ciągły ogień. Obserwacja pierwszej salwy, która okazała się za krótka, pozwoliła Schneiderowi wykonać niewielką korektę zasięgu i odchylenia. Nakazał on 400–metrową poprawkę i strzelanie salwami czterohektometrowymi. Druga wystrzelona salwa obramowała lub, jak mówią artylerzyści, „nakryła" nieprzyjacielski okręt. Dobrze zgrupowane salwy pozwoliły na wydanie natychmiastowego rozkazu prowadzenia ognia pełnymi salwami burtowymi. Schneider przekazał do centrali odpowiedni rozkaz, systematycznie obserwując miejsca upadku poszczególnych salw z *Bismarcka*. Krążownik liniowy *Hood* również nie marnował czasu. Już pierwsza salwa upadła w okolicy ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*, wzbijając w powietrze wielkie kolumny wody. Przeszkodziły one w dokładnej obserwacji miejsca upadku pocisków, natychmiast więc wystrzelono w stronę wroga kolejną salwę.

Osamotnione ciężkie krążowniki brytyjskie płynęły za rufą pancernika w odległości około 12 do 15 mil morskich, płynąc tym samym kursem co zespół niemiecki, po jego obu stronach. Krążownik *Suffolk* oddał, co prawda, kilka salw w kierunku okrętów niemieckich, lecz okazały się one za krótkie.

Kiedy Niemcy otworzyli ogień, wiceadmirał Holland rozkazał zmienić dotychczasowy kurs o 20 stopni na lewą burtę. Manewr ten miał na celu przybliżenie się do przeciwnika i wprowadzenie do walki rufowych wież artyleryjskich. Podczas prowadzonego pojedynku obie strony odnotowały pierwsze zniszczenia. W trakcie wymiany ognia brytyjski pocisk trafił *Bismarcka* w część dziobową. Około godziny 05.57 zaobserwowano ogień za rufowym masztem *Hooda*. Druga i trzecia salwa wystrzelona z *Prinz Eugena* obramowała ten okręt. Jeden z pocisków czwartej salwy uderzył w krążownik w okolicy pokładu łodziowego, niedaleko masztu głównego, i stał się przyczyną pożaru rakiet oświetlających kalibru 76 mm. Pożoga gwałtownie się rozprzestrzeniała wewnątrz rufowej nadbudówki i była wyraźnie widoczna na tle sylwetki okrętu. Wkrótce, o godzinie 06.00, wiceadmirał Holland wydał rozkaz o zmianie dotychczasowego kursu o kolejne 20 stopni w lewo.

W tym samym czasie krążownik *Suffolk* wystrzelił kilka pocisków kalibru 203 mm, które upadły za rufą *Bismarcka*. Parę minut później brytyjski krążownik przerwał ogień ze względu na osiągnięcie przez niego maksymalnego zasięgu. Dalszy ogień byłby już tylko marnowaniem amunicji i czasu. Na pokładzie *Bismarcka* komandor Schneider dokładnie kontrolował prowadzony przez okręt ogień, systematycznie wprowadzając poprawki. W odpowiedzi słyszał potwierdzenia przekazywane z dziobowego stanowiska przeliczników o uzyskaniu trafienia. W pewnej chwili z pokładu pancernika *Prince of Wales* zauważono, jak dziób *Hooda* powoli obraca się o kilka stopni na lewą burtę. Nagle jego sylwetka zniknęła za kurtyną wody. Piąta salwa burtowa wystrzelona z *Bismarcka* trafiła *Hooda* w okolicy masztu głównego po prawej burcie. I nagle stało się coś, czego nikt się nie spodziewał. O godzinie 06.01 *Hood* najpierw zadrżał, potem nastąpiła kilkusekundowa przerwa i zaobserwowano olbrzymi wybuch. Ogromny jasnopomarańczowy płomień wystrzelił ku górze, a u podnóża masztu wybuchały żółto-białe, ogniste kule. Eksplozja nastąpiła pomiędzy masztem rufowym a drugim kominem. Wybuchające białe gwiazdy były prawdopodobnie płynnymi kawałkami metalu, który strzelał z obłoków czarno-żółtego dymu. Przykryty kłębiącym się dymem *Hood* zniknął z oczu wszystkim obserwatorom. Otaczająca go ciemna zasłona rozbłyskiwała co chwila następującymi szybko po sobie nowymi eksplozjami. W powietrzu fruwały ele-

***Bi8smarck* otulony arktyczną mgłą — widziany ze skrzydła pomostu *Prinz Eugena*. Aby ułatwić utrzymanie szyku we mgle *Bismarck* włączył jeden ze swoich reflektorów.**

Battleship *Bismarck* blanketed by fog, as seen from the bridge of the heavy cruiser *Prinz Eugen*. Note the searchlight turned on to facilitate holding the formation in the fog.

(ze zbiorów M. Skwiota)



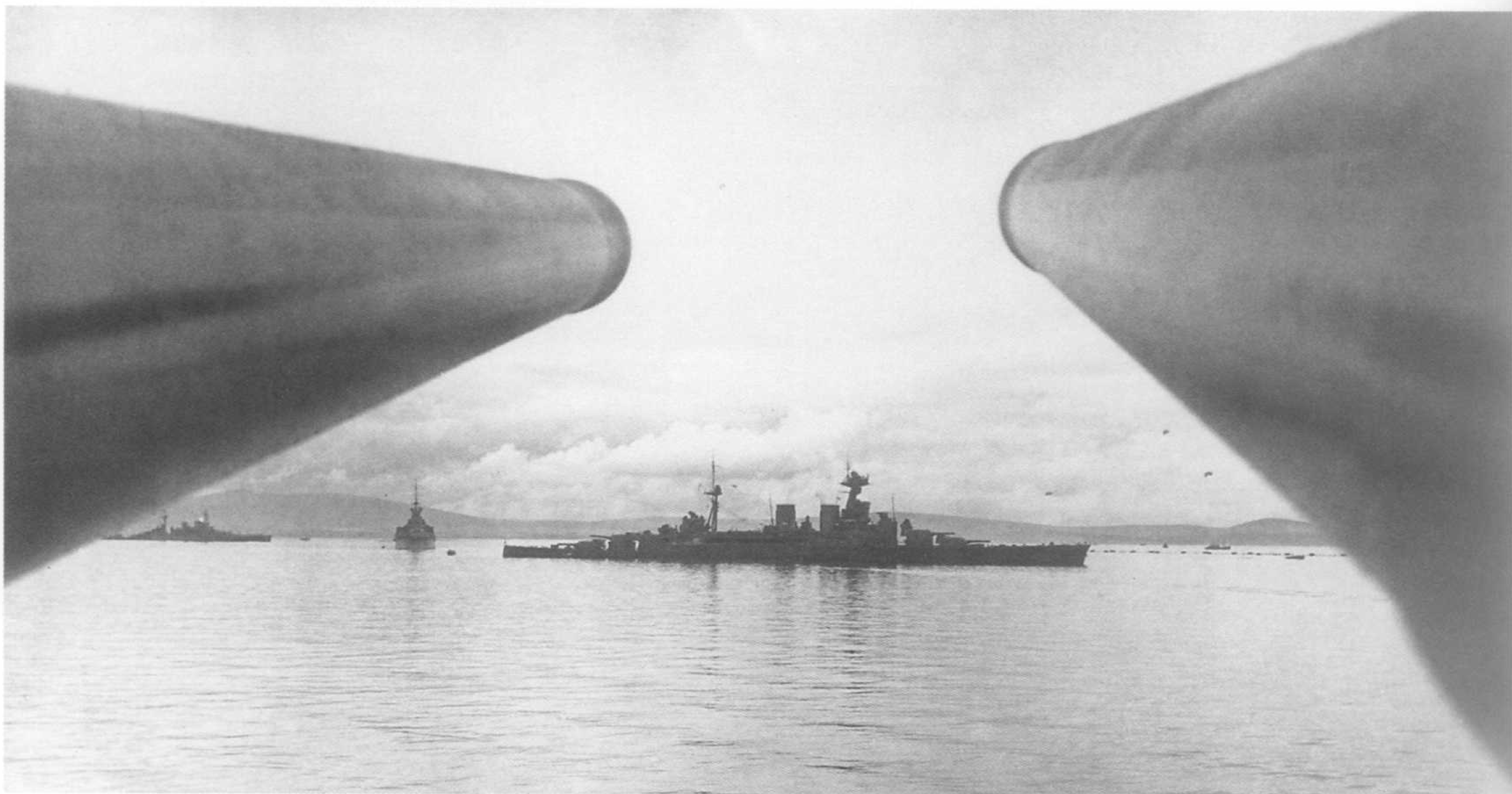


menty wyposażenia i fragmenty krążownika liniowego, które zostały wyrzucone ze straszliwą siłą we wszystkich kierunkach i lądowały w wodzie wokół *Hooda*. Niektóre z nich pozostawały wciąż na powierzchni morza. Jednym z zaobserwowanych elementów były 1000–tonowe wieże artylerii głównej, wyrwane z barbet. Wirując w powietrzu, zostały rozerwane na kawałki. Wyrzucone w górę siłą podmuchu pociski mniejszego kalibru zaczęły teraz eksplodować nad okaleczonym wrakiem okrętu. Pocisk wystrzelony z artylerii głównej *Bismarcka* przebił pancerz *Hooda* w magazynie amunicyjnym, w jednej z rufowych wież i spowodował detonację około 100 ton kordytu. Z *Bismarcka* widać było, że rufa *Hooda* po prostu przestała istnieć, rozerwana na strzępy tonami eksplodującego kordytu. Okaleczona część dziobowa powoli pogrążała się w wodzie. Nie znajdując przeszkód, woda wdzierała się do reszty kadłuba. Nagle dziób wzniósł się ku górze — prawie do pionu — i po chwili bezgłośnie zsunął się pod powierzchnię wody. Po dumnym 48.000–tonowym *Hoodzie* nie pozostało nic.

Pancernik *Prince of Wales* nie mógł sobie pozwolić na prowadzenie akcji ratowniczej, bowiem sam stał się teraz celem dla niemieckich okrętów. Najwyższym stopniem dowódcą angielskim w tym rejonie był obecnie kontradmirał Wake-Walker, płynący na *Norfolku*. Z racji starszeństwa to on podejmował decyzje. O odesłaniu *Suffolka* do przeprowadzenia akcji ratowniczej również nie mogło być mowy, ponieważ tylko on dysponował najnowszym, niezawodnym radarem, niezbędnym do dalszego śledzenia ruchów przeciwnika. Niedaleko znajdowały się odesłane wcześniej niszczyciele z osłony zespołu Hollanda. Na nie zatem spadł obowiązek ratowania załogi z *Hooda*. Na niszczycielach rozpoczęto przygotowania do przyjęcia na pokład rozbitków. Cztery niewielkie okręty ustawiły się burtami w linii i rozpoczęły poszukiwania. Po dwóch godzinach z pokładu *Electry* dostrzeżono pierwsze ślady z zatopionego *Hooda*. Na powierzchni morza pływały kawałki drewna i plamy mazutu. W pobliżu tego miejsca znaleziono unoszące się na powierzchni morza trzy tratwy ratunkowe, każda z jednym człowiekiem w środku. Niszczyciele krążyły jeszcze przez godzinę w poszukiwaniu dalszych rozbitków, ale nie znalazły już nikogo więcej.

Kiedy *Hood* zatonął, wszystkie ciężkie działa *Bismarcka* przeniosły swój ogień na cel po lewej — pancernik *Prince of Wales*. Komandor Brinkmann na *Prinz Eugenie* również wydał rozkaz, aby zmienić cel na drugą jednostkę. Wkrótce dalocelowniki krążownika przesunęły się. W trakcie eksplozji *Hooda* pancernik *Prince of Wales* obrócił się o 20 stopni w lewo i zmienił kurs, aby uniknąć deszczu mniejszych i większych odłamków z *Hooda*. Podczas prowadzonego pojedynku trzecia i czwarta salwa wystrzelona z *Prince of Wales* obramowała *Bismarcka*. Prawdopodobnie właśnie wtedy otrzymał on dwa poważne trafienia. Tymczasem dziobowa wieża *Prince of Wales* zacięła się po oddaniu pierwszej salwy. Pancernik prowadził dalej sporadyczny ogień z pozostałych trzech dział, do momentu wykonania zwrotu. O godzinie 05.59 *Prinz Eugen* otworzył ogień, strzelając pełną salwą burtową w stronę pancernika *Prince of Wales*, po czym kontynuował ostrzał ze swoich dziobowych i rufowych dział. Około godziny 06.02 została wystrzelona z brytyjskiego pancernika w stronę *Bismarcka* dziewiąta salwa, a dystans pomiędzy nimi zmniejszył się do około 18.300 m. Wtedy *Bismarck* otworzył ogień z dział średniego kalibru, szybko uzyskując trafienia *Prince of Wales*. Również średnia artyleria z *Prinz Eugena* przyłączyła się do ostrzału.

Brytyjski pancernik przyjął ten sam kurs, co uprzednio *Hood* i był prawdopodobnie w podobnej odległości. Tak więc komandor Schneider, po dokonaniu niewielkich poprawek, mógł dalej ostrzeliwać *Prince of Wales*. Ponieważ kursy okrętów zbiegały się, wkrótce dystans pomiędzy nimi zmalał do około 14.000 metrów. Niemiecki ogień szybko odniósł skutek. Brytyjski pancernik został trafiony poniżej linii wodnej, w czasie omijania tonącego wraku *Hooda* — o godzinie 06.02 pocisk kalibru 380 mm, wystrzelony z *Bismarcka*, trafił w prawą stronę pomostu kompasowego *Prince of Wales*. Większość osób znajdujących się na pomoście zginęła, uszkodzone zostały instrumenty kontrolne i łącznościowe. Dowódca okrętu, kmdr Leach, jako jedyny nie odniósł żadnych większych obrażeń, również oficer nawigacyjny został tylko lekko ranny. W sumie *Prince of Wales* otrzymał siedem trafień: trzy pociskami kalibru 380 mm oraz cztery kalibru 230 mm. Sytuacja na pancerniku stała się poważna. Uszkodzenia powstałe w wyniku bezpośrednich trafień stwarzały poważne ryzyko utraty nowego okrętu. Artyleria główna przez cały czas trwania pojedynku z *Bismarckiem* wykazywała defekty i komandor Leach nie miał żadnej pewności, czy nie zostanie całkowicie pozbawiony tej broni. W tej sytuacji dowódca pancernika podjął o godzinie 06.03 decyzję o kontynuowaniu rejsu za nieprzyjacielem w nieco większej odległości. Dwie minuty



Krążownik liniowy *Hood* w bazie Scapa Flow w marcu 1941 roku, sfotografowany z pokładu krążownika liniowego *Renown*. Po lewej widoczny jest krążownik liniowy *Repulse*.

Battle cruiser HMS *Hood* in the Scapa Flow anchorage, photographed in March, 1941, from the battle cruiser HMS *Renown*. Battle cruiser HMS *Repulse* is seen to the left.

(IWM)

później *Prince of Wales* zmniejszył prędkość i postawił zasłonę dymną. W ciągu 14 minut tego pojedynku brytyjski okręt wystrzelił w stronę przeciwnika 18 salw, uzyskując dwa bezpośrednie trafienia, oraz kilka, które wylądowały w pobliżu niemieckiego pancernika.

Tymczasem prowadzenie ognia na *Prinz Eugenie* zostało przeniesione do rufowego stanowiska kierowania ogniem. Namiary celu były przekazywane stamtąd do rufowych wież artylerii głównej „Cäsar" i „Dora", zanim o godzinie 06.09 krążownik i pancernik nie przerwały prowadzenia ognia. Znajdujący się w centrali kierowania ogniem członkowie załogi krążownika, po wystrzeleniu przez niego ósmej salwy, zauważyli, jak pancernik *Prince of Wales* zmienia pod przykryciem zasłony dymnej kurs na południowo-wschodni. Kiedy dystans *Prince of Wales* zwiększył się do 22.000 metrów, admirał Lütjens wydał komendę wstrzymania ognia.

Cofnijmy się nieco w czasie. Około godziny 06.13 pancernik *Prince of Wales* wykonywał zwrot pod osłoną zasłony dymnej. Po zakończeniu tego manewru jeden z przenoszonych pocisków kalibru 360 mm w wieży Y stoczył się i zablokował mechanizm obrotu wieży, co wyłączyło ją z dalszej walki. Dopiero później, około godziny 08.25, udało się usunąć zacięcie wieży, a pocisk ponownie włożono do pojemnika. W tym czasie tylko dwa działa były sprawne i dopiero po pięciu godzinach udało się odblokować dziewięć z dziesięciu dział. Dowódca pancernika, komandor Leach, przekazał na pokład *Norfolka* wiadomość, że krążownik liniowy *Hood* został zatopiony. Poinformował też, że wkrótce dołączy do *Norfolka* na pozycji około 17 mil za rufą *Bismarcka*. Zawiadomił również kontradmirała Wake-Walkera o zniszczeniach na pancerniku, wyłączonych z akcji wieżach działowych A i Y oraz swej maksymalnej prędkości 27 węzłów. Na koniec dodał, że w kadłubie pancernika znajduje się w tej chwili około 600 ton wody i jej wartość może się zwiększyć ze względu na powstałe nieszczelności i uszkodzenia poniżej linii wodnej.

Tymczasem na mostku *Bismarcka* doszło do drobnego, delikatnie mówiąc, „nieporozumienia" pomiędzy admirałem Lütjensem a komandorem Lindemannem. Późniejsze relacje osób, które słyszały wypowiedzi na mostku, wspominały o drobnej kłótni, jaka doszła pomiędzy nimi. Dyskutowano na temat dalszego przebiegu akcji „Rheinübung". Dowódca komandor Lindemann chciał dalej walczyć z nowym przeciwnikiem, którego pragnął zniszczyć „jednym twardym ciosem". Starał się więc za wszelką cenę nakłonić admirała do podjęcia nowej walki z, jak domniemywał, „uszkodzonym" przeciwnikiem, ale Lütjens odrzucił ten pomysł. Kontynuowanie walki z nieprzyjacielem oddalającym się w kierunku wschodnim mogło, jego zdaniem, wciągnąć zespół w niebezpieczną sytuację, ponieważ właśnie z tego kierunku mogły nadpłynąć dalsze wrogie okręty. Admirał zdawał sobie sprawę, że w tej chwili płyną w jego stronę inne zaalarmowane ciężkie brytyjskie jednostki. Nie dysponował on aktualnym rozpoznaniem powietrznym oraz nie znał dokładnych informacji na temat rozlokowania poszukującej go brytyjskiej floty. Zrezygnował więc z możliwości zatopienia drugiego „uszkodzonego" brytyjskiego pancernika na rzecz zwalczania nieprzyjacielskich konwojów z tak ważnymi dostawami. Z racji pełnienia dowództwa nad całym zespołem Lütjens nie musiał swojej decyzji uzasadniać dowódcy *Bismarcka*.

Około godziny 06.23, kiedy bitwa dobiegła ostatecznie do końca, Lütjens przekazał raport do Grupy „Północ": „Krążownik liniowy, prawdopodobnie *Hood*, zatopiony w kwadracie AD 73. Pancernik *King George V* lub *Renown* zawrócił uszkodzony. Dwa ciężkie krążowniki w kontakcie". Warunki atmosferyczne w okolicach Grenlandii były bardzo złe i wiadomość ta dotarła do Wilhelmshaven dopiero około godziny 13.00. W tym czasie na obszarze Grenlandii występowały zakłócenia pola magnetycznego Ziemi. Ze względu na słabą propagację (rozchodzenie się) fal, okręty niemieckie miały w tym czasie problem z wysyłaniem i odbieraniem meldunków radiowych.

Nieco później, około godziny 07.09, admirał Lütjens przekazał kolejny radiogram do dowództwa Grupy „Północ": „Zatopiłem pancernik w pozycji przybliżonej 63°10' N 32°00' W. Podaję również zmianę kursu na Saint Nazaire, w związku z uszkodzeniami, jakie odniósł pancernik. Widoczność w Cieśninie Duńskiej dobra, pola minowe są postawione. *Prinz Eugen* kontynuuje samodzielnie działania wojenne". Trzeci radiogram wysłano o godzinie 08.01. Gdy sytuacja na *Bismarcku* była już w pełni pod kontrolą, około godziny 08.30 wszyscy oficerowie pełniący służbę spotkali się w pomieszczeniu mesy oficerskiej, aby złożyć gratulacje pierwszemu oficerowi za zatopienie *Hooda*. Bitwa w Cieśninie Duńskiej była taktycznym sukcesem admirała Lütjensa. W godzinę po zakończeniu bitwy admirał Lütjens oraz komandor Lindemann rozmawiali na temat dalszego przebiegu akcji. Admirał Lütjens zdecydował, że *Bismarck* musi się udać do Brestu lub Saint Naza-

ire w celu dokonania niezbędnych napraw, bez których dalsze przeprowadzenie operacji nie było możliwe. Nieuszkodzony krążownik *Prinz Eugen* miał sam kontynuować misję przeciwko konwojom.

Decyzja powrotu *Bismarcka* do portu związana była z następującymi faktami. Maksymalna prędkość *Bismarcka* wynosiła tylko 28 węzłów i w przyszłości mogłaby się ograniczyć tylko do 26 węzłów, bowiem zostały całkowicie zatopione dwa kotły w kotłowni nr 2 oraz utracono 5% rezerwowej mocy z powodu zalania pomieszczenia turbogeneratora nr 4. Uszkodzenia dziobowej struktury oraz zewnętrznych zbiorników w pomieszczeniach kotłowni i maszynowni spowodowały utratę znajdującego się tam paliwa. Jeżeli całe to paliwo byłoby niedostępne, to zasięg operacyjny pancernika zostałby zmniejszony o około 1100 mil morskich. Jeżeli okręt miałby kontynuować swoją misję, to uszkodzenia tej sekcji musiałyby bezwzględnie zostać naprawione. Ponadto ścigające *Bismarcka* angielskie okręty miały o wiele lepsze wyposażenie radarowe, które pozwalało im na utrzymanie bezpośredniego kontaktu. Stwarzało to bardzo niekorzystną sytuację. Okręt nie mógł uzupełniać paliwa w czasie utrzymania kontaktu radarowego z przeciwnikiem.





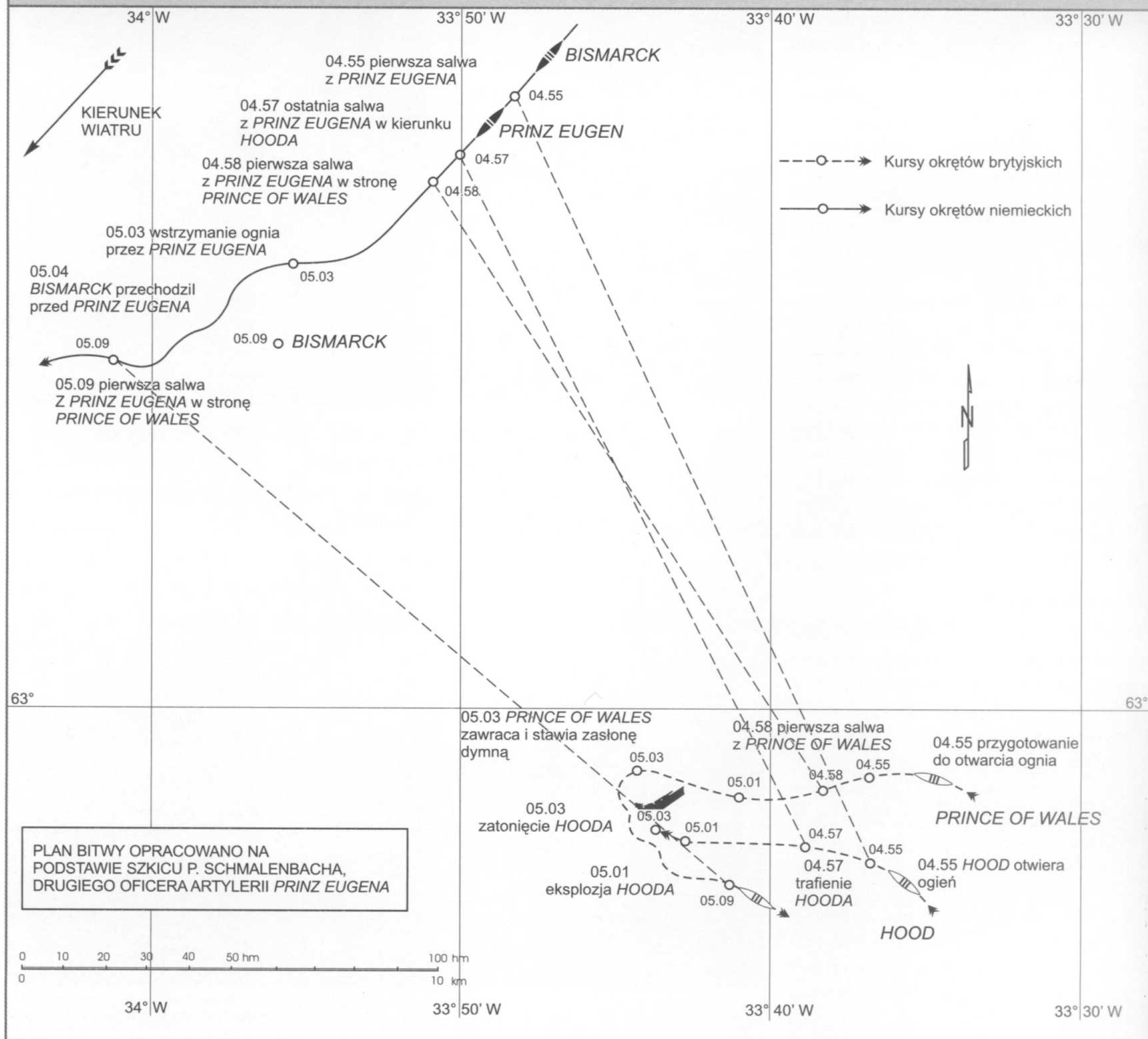
Brytyjskie ciężkie krążowniki *Suffolk* (powyżej) oraz *Norfolk* (poniżej), które jako pierwsze stanęły na drodze na Atlantyk zespołowi adm. Lütjensa.

British heavy cruisers HMS *Suffolk* (above) and HMS *Norfolk* (below), first to cross the Admiral Lütjens's Task Force path to the Atlantic.

(oba zdjęcia IWM)

Uszkodzenia *Bismarcka*

Podczas tego pojedynku pancernik *Bismarck* otrzymał trzy bezpośrednie trafienia pociskami dużego kalibru, wystrzelonymi z pancernika *Prince of Wales*. Pierwsze trafienie miało największy wpływ na dalszy przebieg operacji. Pocisk uderzył w prawą burtę, na wysokości nadbudówki, czyli dokładnie w zbiorniki paliwa w przedziałach XX/XXI. Następnie przeszedł po skosie, wybijając dziurę w dnie, na styku przedziałów XXI/XXII. Zniszczeniu uległa dziobowa pancerna gródź torpedowa pomiędzy przedziałami XX/XXI oraz przedziałami XXI/XXII. Przez powstałą 1,9-metrową dziurę dostało się do kadłuba (do pomieszczeń dziobowych) około 2000 ton wody morskiej. Ponadto zerwanych zostało kilka zbiorników w dnie podwójnym. Drugie trafienie osiągnęło przedział XIV (poniżej pasa pancernego) i pocisk eksplodował na wzdłużnej grodzi torpedowej. W wyniku eksplozji zostało zalane dziobowe pomieszczenie lewoburtowych generatorów oraz stanowisko mocy nr 4. Zostały również rozbite grodzie pomiędzy tym pomieszczeniem a pomieszczeniami przyległymi po lewej burcie (kotłownia nr 2 i pomieszczenie pomocniczej kotłowni). Przez powstałe szczeliny wolno wpływająca woda morska pozwoliła na „regulaminowe" wyłączenie znajdującej się tam elektrowni. Podczas dalszego rejsu zauważono, że zniszczeniu uległo także kilka zbiorników z paliwem i magazynów w podwójnym dnie. Trzecie trafienie było przelotowe. Pocisk przeszedł przez motorową szalupę po lewej stronie i wpadł do wody po prawej burcie. Nie spowodował zauważalnych szkód, które ujawniły się dopiero później. Odłamki zniszczyły instalację hydrauliczną służącą do wysuwania katapulty podczas startu wodnosamolotu. Gdy osiągnął wodę, eksplodował, nie wyrządzając już większych szkód. Podczas prowadzonego pojedynku z nieprzyjacielem na pokładzie *Bismarcka* nie było rannych. Natychmiast do usuwania powstałych szkód przystąpiły drużyny obrony przeciwawaryjnej. W tym czasie dziobowe pomieszczenie windy kabestanowej, znajdujące się na dolnym pokładzie, pomiędzy przedziałami XX a XXI, zostało całkowicie zalane. Ściana grodzi za przedziałem XX musiała wytrzymać nie tylko nacisk statyczny naporu wody wpływającej przez powstałą wyrwę w kadłubie, ale również ciśnienie wody spowodowane prędkością okrętu. Aby zapobiec pęknięciu ściany grodzi, zespół cieśli okrętowych, pod dowództwem drugiego oficera kontroli uszkodzeń — kapitana Karla Ludwiga Richtera, podparł stemplami gródź. Grupy marynarzy pod jego dowództwem próbowały przedostać się przez wejścia awaryjne do pomieszczeń dziobowych. Zakładano, że w pomieszczeniu pomp dziobowych uda się je włączyć i przepompować paliwo do zbiorników położonych w pobliżu kotłowni. Prawda okazała się jednak trochę inna, ponieważ pompy w pomieszczeniu XX były pod wodą. Próba przepompowania paliwa za pomocą sąsiednich pomp w przedziale XVII była jedyną alternatywą z jedną małą niedogodnością: były one mało wydajne i w dodatku zawory przewodu doprowadzającego paliwo zostały uszkodzone podczas pojedynku oraz wyłączone z eksploatacji. Tak więc 1000 ton oleju opałowego umieszczonego w dziobowych zbiornikach było całkowicie niedostępne. Rozważano propozycję przepompowania „przez pokład górny", jednak i ona nie przyniosła spodziewanych efektów i wkrótce odrzucono ten wariant. Admirał Lütjens nie zgadzał się z propozycjami wysuwanymi przez dowódcę *Bismarcka*, komandora Lindemana, aby okręt powoli przechylać na obie burty i przy zmniejszonej prędkości zaspawać powstałe wyrwy w kadłubie. Natomiast zwrócił się do Lindemanna z sugestią, aby najpierw wyrównać przechył okrętu, zredukować prędkość, a następnie uszczelnić dziurę w kadłubie. Kiedy obniżono prędkość do 22 węzłów i założono matę na wyrwę, wdzierający się do kadłuba strumień wody został nieco zmniejszony. Z zatopionych pomieszczeń starano się wypompować wodę za pomocą przenośnych pomp. Znajdująca się w przedziale XIV elektrownia nr 4 została całkowicie zalana, co spowodowało ograniczenie rezerwo-



wej mocy elektrycznej do połowy. Zasilanie w tym rejonie poszczególnych systemów pochodziło z innych rozdzielni i nie wpłynęło na obniżenie wartości bojowej pancernika. Ściany grodzi w pomieszczeniu lewoburtowej kotłowni nr 2 i pomieszczeniach pomocniczych kotłowni były uszczelniane, aby zapobiec ich zalaniu. Początkowy sukces i całkowite zatamowanie wdzierającej się do pomieszczeń wody nie było długotrwałe. Podczas dalszego rejsu na skutek drgań, przechyłów oraz nasycenia wodą materiałów uszczelniających (w większości były to hamaki) nastąpiło dalsze wdzieranie się wody. Gdy osiągnęła ona poziom około 1,5 metra, należało wyłączyć z eksploatacji znajdujące się tam kotły. W ciągu nadchodzącej nocy podjęto próby odpompowania wody, ale ostatecznie pomieszczenia kotłowni nie nadawały się do dalszego użytku. Powoli skutki trafień stały się widoczne na pancerniku. *Bismarck* osiągnął trzystopniowy trym (przegłębienie) na dziób oraz dziewięciostopniowe przechylenie na lewą burtę. Końcówki prawoburtowej śruby (pióra śruby) nieznacznie wystawały ponad lustro wody. Zatopienie prawoburtowych zbiorników balastowych w przedziałach II i III pozwoliło zmniejszyć trym. Ten fakt, wraz ze wszystkimi uszkodzeniami, wpłynął na zmniejszenie prędkości bojowej okrętu do 28 węzłów. Co więcej, wyciekający z kadłuba olej pozostawiał widoczny ślad na wodzie i mógł pomóc nieprzyjacielowi w odnalezieniu okrętu. Olej wydobywał się na zewnątrz ze zbiorników w pomieszczeniu XIV i prawdopodobnie również ze zbiorników z pomieszczeń XX oraz XXI.

Po bitwie — decyzje admirała Lütjensa

Admirał Lütjens podjął decyzję o przejściu do Saint Nazaire. Tylko tam, w doku „Normandie", można było usunąć uszkodzenia *Bismarcka*. Obecna sytuacja stawała się alarmująca — do wnętrza kadłuba dostało się już 2000 ton wody morskiej, prędkość pancernika, z powodu wyłączenia z eksploatacji dwóch kotłów, zredukowano o trzy węzły, a na domiar złego paliwo z dziobowych zbiorników było niedostępne. Część zbiorników była przebita i wyciekało z nich paliwo, pozostawiając na oceanie łatwy do wykrycia ślad. Admirał bardzo dobrze zdawał sobie sprawę z tego, że do momentu koncentracji sił brytyjskich będzie ciągle śledzony przez dwa brytyjskie krążowniki — *Suffolk* i *Norfolk*, wspomagane przez pancernik *Prince of Wales*. Lütjens rozważał różne alternatywy dalszego przebiegu operacji „Rheinübung". Brał pod uwagę możliwość powrotu do Norwegii przez południowe wybrzeża Islandii i zawinięcia do Bergen. Rozważał również możliwość powrotu do Norwegii przez Cieśninę Duńską, a następnie zawinięcie do Trondheim. Uwzględniając pogodę w Cieśninie Duńskiej oraz panującą przeważnie złą widoczność, było to możliwe do przeprowadzenia. Po krótkich rozważaniach odrzucił jednak tę ewentualność — przede wszystkim ze względu na wyposażenie okrętów brytyjskich w doskonałe urządzenia ra-

darowe. Ponadto brytyjska flota na pewno została już zaalarmowana, a pozycje wrogich pancerników nie były admirałowi znane. Z pewnością znajdowały się one gdzieś pomiędzy nim a Scapa Flow. Do informacji przekazywanych do tej pory przez Dowództwo Floty należało odnosić się z pewną rezerwą. Niektóre z nich były przekazywane „na wyrost", tak jak to było w przypadku spotkania z *Hoodem*, który teoretycznie powinien cumować w bazie Scapa Flow. Pozostawała jeszcze żegluga na wschód, w stronę Saint Nazaire, o 600 mil dalej niż do Trondheim. Zbliżająca się noc oraz pogarszające się warunki pogodowe i wzburzone morze stwarzały większe szansę zgubienia angielskich okrętów. Można by też było uzupełnić paliwo z okrętów podwodnych lub zbiornikowców, które oczekiwały w kwadratach operacyjnych. Kolejnym argumentem przemawiającym za tą trasą był suchy dok w Saint Nazaire, odpowiedni dla *Bismarcka*. Był on zresztą bardzo dobrym punktem wypadowym do kolejnej operacji.

Około godziny 10.00 kolejna niespodzianka dotarła do Lütjensa. Podczas rutynowej wymiany informacji z *Prinz Eugenem* przy pomocy środków optycznych okazało się, że *Bismarck* nie odebrał w ciągu poprzednich dwóch dni nadawanych do niego z Grupy „Północ" i SKL radiogramów. Co dziwniejsze, zostały one doskonale odebrane przez zainstalowane na pokładzie *Prinz Eugena* urządzenia radiowe. Przekazane informacje dotyczyły aktualnych pozycji i kursów nieprzyjacielskich okrętów, jak również znajdujących się na morzu brytyjskich konwojach. Ich uzupełnieniem były wzmianki dotyczące ataku na nie przez niemieckie okręty podwodne. Brak potwierdzenia wysłanych przez *Bismarcka* meldunków do dowództwa oraz przekazanie przez *Prinza* raportów, które teoretycznie *Bismarck* powinien odebrać, wpłynęło niekorzystnie na dalsze plany admirała Lütjensa. „Głuchy" okręt flagowy nie mógł bezpiecznie dalej prowadzić zaplanowanej operacji zwalczania nieprzyjacielskich konwojów. Powinien w miarę szybko dotrzeć do Brestu lub Saint Nazaire. Przygotowania w Breście podjęto na wypadek, gdyby zawinięcie do Saint Nazaire zostało z jakiś względów uniemożliwione. Tylko tam w warunkach stoczniowych można było całkowicie wyeliminować większość powstałych uszkodzeń, a przede wszystkim przywrócić sprawność środków łączności. Krótko po godzinie 10.10 Lütjens nakazał, aby *Prinz Eugen* ustawił się za rufą *Bismarcka* i sprawdzał, czy ilość wyciekającego paliwa nie uległa zmianie. Podczas wymijania *Bismarcka* komandor Lindemann poprosił komandora Brinkmanna o przesłanie mu natychmiast raportu o skutkach wycieku środkami optycznymi. Paliwo szybko rozprzestrzeniało się na powierzchni morza, zostawiając widoczny ślad na wodzie, na tyle długi, że mógł być zauważony przez patrolujące te rejony latające łodzie typu *Sunderland* lub *Cataliny*. Wkrótce zanieczyszczony kilwater *Bismarcka* został zauważony przez patrolującego ten obszar *Sunderlanda* i z pokładu krążownika *Suffolk*.

Przed południem kontakt utrzymywały krążowniki, później dołączył do nich naprowadzony przez łódź latającą pancernik *Prince of Wales*. Około godziny 10.00 łódź latająca *Sunderland* zauważyła pas paliwa wyciekającego z *Bismarcka* i przekazała wiadomość na *Norfolka*, podając jego aktualną pozycję wraz z dokładnym kursem. Przekazywane na bieżąco z Grupy „Północ" rozszyfrowane informacje, pochodzące z brytyjskich okrętów, potwierdzały utrzymywanie kontaktu przez trzy okręty nieprzyjaciela. Około godziny 11.00 powoli pogarszały się warunki atmosferyczne. Pojawiły się przelotne szkwały i zamglenia. Przed dziobem zespołu ukazały się obiecujące ławice mgły. Od czasu do czasu przez ciemne, deszczowe chmury przebijało słońce. Widzialność po-

Jedno z ostatnich ujęć krążownika liniowego *Hood*, wykonane z pokładu pancernika *Prince of Wales* tuż przed ropoczęciem bitwy w Cieśninie Duńskiej.

One of the very last photographs of the battle cruiser HMS *Hood*, taken from the battleship HMS *Prince of Wales* on the eve of the battle for the Denmark Strait. *(IWM)*





***Bismarck* rozpoczynający pojedynek z *Hoodem*. Zdjęcie wykonano z rufowego pokładu *Prinz Eugena*, po prawej stronie widoczne są końce luf wieży „D“.**

Battleship *Bismarck* fires her first salvo at HMS *Hood*. Photograph taken from the bridge of the heavy cruiser *Prinz Eugen* — note the D turret gun muzzles on the right.

(IWM)

między *Bismarckiem* a brytyjskimi okrętami to wzrastała do 20 mil morskich, to znowu malała. Kontakt wizualny z nimi był bardzo utrudniony, jednak pozostawały one ciągle w odległości około 19–20 mil morskich za *Bismarckiem*. Podawały one systematycznie do dowództwa Home Fleet dokładne dane dotyczące pozycji, kursu i prędkości niemieckiego zespołu. Grupa „Północ“ zaś równie systematycznie, z niewielkim jedynie opóźnieniem, przekazywała na bieżąco rozszyfrowywane brytyjskie meldunki z *Suffolka*.

O godzinie 12.00 pancernik *Bismarck* osiągnął pozycję geograficzną 60°50' N i 37°50' W. W tym momencie kontrolę nad prowadzeniem operacji „Rheinübung" przejęło Dowództwo Grupy „Zachód", mieszczące się w Paryżu. Dopiero wtedy udało się przejąć przez Grupę „Zachód" meldunki radiowe, które w godzinach porannych wysłano z pokładu pancernika. Ze względu na słabą propagację fal i zakłócenia magnetyczne Ziemi w okolicach Grenlandii dopiero teraz dotarły one do dowództwa. Admirał Lütjens poinformował w nich, że od godziny 05.52 do 06.37 krążownik *Prinz Eugen* próbował odebrać meldunki, jednak bezskutecznie. Na *Prinz Eugenie* udało się jedynie o godzinie 07.05 odebrać krótki raport wysłany przez *Bismarcka* do Grupy „Północ": „Zatopiłem pancernik w kwadracie AD 73". O 12.30 pancernik zmniejszył prędkość z 28 węzłów do 24, aby ułatwić prowizoryczne uszczelnianie pomieszczeń w części dziobowej *Bismarcka*. Warunki pogodowe na Atlantyku wciąż powoli pogarszały się.

Przed godziną 14.00 admirał Lütjens przekazał kolejny raport do Dowództwa SKL oraz do Grupy „Zachód“. Donosił o utrzymywaniu kontaktu przez pancernik *King George V* oraz ciężkie krążowniki; ponadto podawał, że postanowił nie podejmować żadnej akcji aż do nastania ciemności. Tymczasem zespół brytyjski pod dowództwem kontradmirała Wake-Walkera zajął pozycję dokładnie za *Bismarckiem*, ale po zatopieniu *Hooda* w bezpiecznej odległości.

Rozłączenie się niemieckich okrętów

Dochodziła godzina 14.20, kiedy admirał Lütjens rozkazał przekazać wiadomość — przy pomocy środków optycznych — na pokład *Prinz Eugena*. Wyjaśniał w nich dokładnie, w jaki sposób oba okręty niemieckie mają się rozłączyć. Głównym celem tego manewru było rozdzielenie się obu jednostek oraz — o ile to możliwe — zerwanie kontaktu z brytyjskimi okrętami. *Bismarck* powinien popłynąć najpierw kursem południowym, a następnie po wykonaniu zwrotu skierować się przez nadchodzący szkwał deszczowy w kierunku zachodnim. Krążownik *Prinz Eugen* nadal miał utrzymać dotychczasowy południowy kurs oraz prędkość przez okres co najmniej trzech godzin, do momentu odłączenia się od *Bismarcka*. Po uwolnieniu się od okrętów brytyjskich miał uzupełnić paliwo ze zbiornikowców *Belchen* lub *Lothringen*. Dalsze działania *Prinz Eugen* miał kontynuować samodzielnie. Operacja rozłączenia się obu okrętów otrzymała kryptonim „Hood“. Oprócz tego Lütjens przekazał kolejne rozkazy (związane z dalszym przebiegiem operacji) drogą radiową głównodowodzącemu U-Bootów na tym akwenie. Miały one utworzyć linię na zachód od południowego wierzchołka Grenlandii i zaczaić się w pobliżu na brytyjskie „cienie“. Przekazał szczegółowe instrukcje oraz pozycje wszystkim oddanym pod jego dowództwo okrętom podwodnym. Lütjens zaplanował, że U-Booty będą oczekiwały na „jego" brytyjskie okręty rano 25 maja. Miał nadzieję, że pozwolą one mu się od nich uwolnić. Przyjęty kurs, jakim płynął *Bismarck*, pozwalał mu na szybkie wyjście z sektora patrolowania brytyjskiego i amerykańskiego rozpoznania lotniczego.

Trochę później, bo około godziny 14.42, zauważono za rufą w kwadracie AJ 68 niezidentyfikowany samolot. Początkowo wzięto go za latającą łódź typu Dornier, lecz po braku sygnału identyfikacyjnego z samolotu zorientowano się, że jest to nieprzyjaciel. W rzeczywistości była to amerykańska łódź latająca *Catalina*. Na pancerniku natychmiast ogłoszono alarm i działka przeciwlotnicze otworzyły ogień. Defekt silnika w *Catalinie* był przyczyną oddalenia się w kierunku północnym samolotu, który o 16.30 ostatecznie zniknął z pola widzenia pancernika. Około godziny 15.08 admirał Lütjens przekazał do SKL oraz Grupy „Zachód“ więcej szczegółów dotyczących pojedynku pod Islandią. W radiogramie podawał, że krążownik liniowy *Hood* został zniszczony o godzinie 06.00 tego poranka w wyniku pojedynku artyleryjskiego trwającego nie dłużej niż pięć minut. Pancernik *King George V* został kilkakrotnie trafiony przez oba niemieckie okręty, natomiast *Bismarck* ma ograniczoną prędkość ze względu na otrzymane w część dziobową trafienie i nieznacznie zanurzony dziób.

Bismarck powoli wchodził w ciężki szkwał deszczowy. Widoczność jeszcze zmalała i admirał zadecydował o wykonaniu w tym momencie zaplanowanej operacji rozłączenia się obu okrętów. O godzinie

15.40 przekazał wiadomość na pokład krążownika *Prinz Eugen*: wykonać „Hood". *Bismarck* zwiększył prędkość do 28 węzłów, obrócił się na prawą burtę i popłynął w kierunku zachodnim, podczas gdy *Prinz Eugen* utrzymywał dotychczasowy kurs i prędkość. Jednak podjęta próba rozłączenia się obu okrętów nie powiodła się. Wiązało się to ze zbyt krótkim załamaniem się pogody, ponieważ po prawej stronie znowu można było zauważyć brytyjskie jednostki. Po wykonaniu pełnego koła przez *Bismarcka*, o 15.59 powrócił on na poprzedni kurs i zwiększył prędkość, dołączając po około pięciu minutach do *Prinz Eugena*. Admirał poinformował w przesłanym sygnale o 15.59 dowódcę krążownika, komandora Brinkmanna, o zauważeniu nieprzyjacielskiego krążownika po prawej burcie.

Później zaczęła nadchodzić gęsta mgła. W tej zmianie pogody pokładano nadzieję na powtórne rozłączenie się okrętów. Ponowne przekazano rozkaz o wykonaniu operacji „Hood". O godzinie 18.14 rozpoczęto wykonywanie identycznych manewrów w takiej jak poprzednio kolejności. Pancernik *Bismarck* gwałtownie zawrócił, a ciężki krążownik *Prinz Eugen* popłynął najpierw na zachód, a następnie na północ, wpływając w szkwał, który skrył go przed nieprzyjacielem. *Bismarck* wykonał zwrot o 180 stopni na prawą burtę. Zbliżając się w stronę ciężkiego krążownika *Suffolk*, pancernik otworzył ogień z dział artylerii głównej na dystansie 18.300 metrów. Krążownik natychmiast zwiększył prędkość i postawił zasłonę dymną. Zdążył też wystrzelić dziewięć salw w stronę *Bismarcka*, zanim definitywnie się wycofał. Tymczasem pancernik *Prince of Wales*, znajdując się po lewej stronie brytyjskich krążowników, rozpoczął ostrzał około godziny 18.46. W międzyczasie kilka wystrzelonych salw pocisków kalibru 380 mm z *Bismarcka* upadło około 900 metrów po lewej stronie *Suffolka*. Natomiast z pokładu *Prince of Wales* oddano w sumie około 20 salw z odległości 27.500 metrów. Według brytyjskich obserwatorów były one za krótkie i tylko obramowały niemieckie okręty. W czasie tej potyczki *Bismarck* oddał dziewięć salw w kierunku *Prince of Wales*, nie uzyskując żadnego trafienia. Rezultatem opisanego pojedynku było usadowienie się o godzinie 18.40 wszystkich trzech brytyjskich okrętów po lewej stronie *Bismarcka*. Rozpoczęta o godzinie 18.14 operacja rozłączenia się okrętów niemieckich zakończyła się tym razem pełnym sukcesem.

Kurs na Saint Nazaire

O godzinie 19.50 admirał Lütjens otrzymał z Grupy „Zachód" odpowiedź na poranny radiogram w sprawie rejsu w kierunku Saint Nazaire. Grupa „Zachód" również uważała, że po zerwaniu kontaktu z nieprzyjacielem powinien on płynąć w stronę francuskiego portu. Ponadto Grupa „Zachód" przekazała informacje o rozpoczęciu przygotowań na przyjęcie pancernika w Breście. Zakładano, że płynąc z prędkością 28 węzłów, *Bismarck* zdąży uciec przed ścigającymi go brytyjskimi okrętami. Grupa „Zachód" w tym momencie nie wiedziała nic o kłopotach paliwowych, jakie miał pancernik, ani o odniesionych przez niego uszkodzeniach. Wkrótce przekazano na *Bismarcka* kolejny raport — prawdopodobnie na tym akwenie przebywał amerykański lotniskowiec. Wszystkie obsługi dział przeciwlotniczych pancernika zostały zaalarmowane, które natychmiast obsadziły stanowiska bojowe. Pod wieczór, o godzinie 19.58, Lütjens przekazał do Dowództwa Operacji Morskich kolejny radiogram, w którym poinformował o krótkim pojedynku artyleryjskim z pancernikiem zidentyfikowanym przez Niemców jako *King George V*. W trakcie walki ciężki krążownik *Prinz Eugen* odłączył się od *Bismarcka*. Przesłano również wiadomość o utrzymywaniu kontaktu wizualnego z nieprzyjacielem, który płynie za pancernikiem. O godzinie 20.56 z pokładu *Bismarcka* przekazano do Grupy „Zachód" sygnał o utrzymywaniu kontaktu radarowego przez nieprzyjaciela i o zmianie kursu na Saint Nazaire. Powodem zmiany kursu była, jak wiemy, trudna sytuacja paliwowa — brak możliwości dostępu do paliwa umieszczonego w dziobowych zbiornikach. Zmiana kursu spowodowała też zmianę planów niemieckich okrętów podwodnych, operujących na tym akwenie w ciągu ostatnich 24 godzin. Admirał Lütjens anulował poprzedni rozkaz utworzenia przez okręty podwodne linii w pobliżu Grenlandii. Zmiana kursu *Bismarcka* w kierunku wybrzeża Francji pozostawiała je do dalszej jego dyspozycji, lecz już na nowych pozycjach.

Po stronie brytyjskiej — ścigający *Bismarcka* admirał Tovey postanowił zmniejszyć dystans pomiędzy niemieckim pancernikiem a powolnymi brytyjskimi okrętami. Miało to zapobiec oderwaniu się pancernika od okrętów Toveya pod osłoną zbliżającej się nocy. Admirał rozkazał, aby znajdujący się w jego zespole lotniskowiec *Victorious* przeprowadził nocny atak torpedowy na *Bismarcka*. Z pokładu lotniskowca wystartowała formacja lotnicza złożona z sześciu *Fulmarów* oraz dziewięciu *Swordfishów* eskadry. Brytyjscy piloci nie mieli niestety większego doświadczenia w startu i lotach z pokładu lotniskowca. Dowództwo nad formacją lotniczą objął kmdr ppor. Esmonde. Pogoda podczas startu była bardzo zła. Pokład startowy lotniskowca kołysał się na wzburzonym morzu wraz z całym okrętem. Opadał w dół i w górę o około dziesięć metrów przy sil-

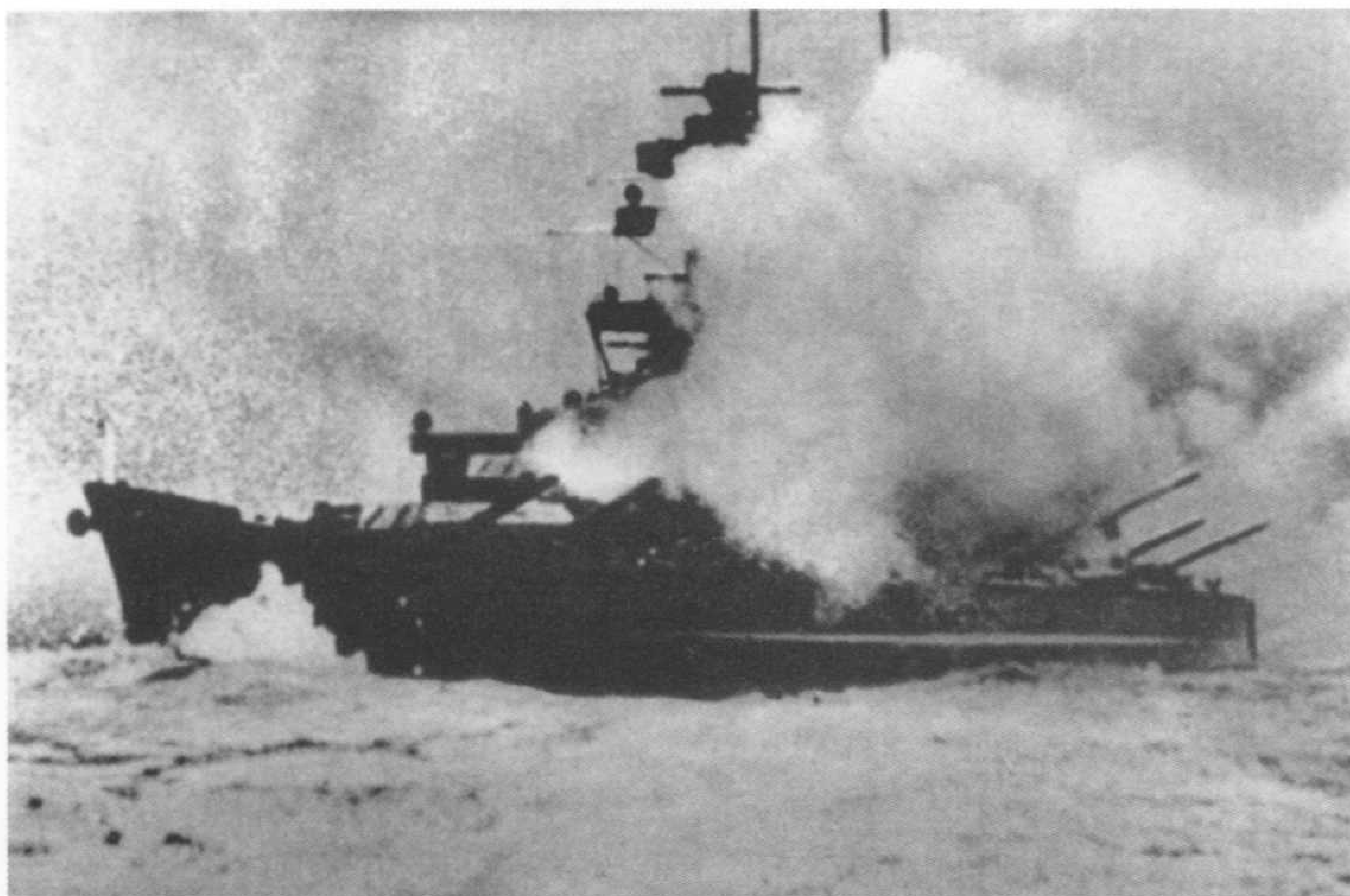


Powyżej i poniżej: Sekwencja zdjęć strzelania do *Hooda* przez *Bismarcka*, sfotografowana z pokładu *Prinz Eugena*.

Above and below: A photographic sequence showing *Bismarck* opening fire at HMS *Hood*, photographed from the *Prinz Eugen*.

(foto Lagemann via P. Schmalenbach)





***Bismarck*, sfotografowany z *Prinz Eugena* w momencie oddawania kolejnej salwy do *Hooda*.**

Battleship *Bismarck*, photographed from the *Prinz Eugen* in the act of firing another salvo at the *Hood*.

(Blohm + Voss via J. Schmiedeskamp)

nym północno-zachodnim wietrze. *Swordfishe* wyposażono dodatkowo w urządzenia radarowe, które pozwoliły im na zlokalizowanie w tych ekstremalnych warunkach *Bismarcka*.

Dochodziła godzina 23.30, kiedy na *Bismarcku* ogłoszono drugi w tym dniu alarm przeciwlotniczy. Pomimo tak późnej pory, ciągle jeszcze było prawie tak jasno jak w dzień. Kilkanaście samolotów zbliżało się od strony dziobu w zwartej formacji, przygotowując się do ataku. Obsady ciężkiej artylerii przeciwlotniczej były gotowe do otwarcia ognia. Formacja dziewięciu *Swordfishów* uzbrojonych w torpedy nadlatywała nad okręt. Wszystkie działa przeciwlotnicze natychmiast otworzyły ogień. Również jedno z dziobowych dział artylerii głównej oraz działa kalibru 150 mm otworzyły ogień w stronę nadlatujących samolotów. Przede wszystkim starały się trafić poniżej nich, w wodę. Dowódca pancernika miał nadzieję, że gejzery wody spowodują załamanie się brytyjskiego ataku lub przynajmniej uszkodzą samoloty, które nie będą mogły kontynuować akcji. Jednak atakujące maszyny płynnie wykonały manewr wymijający i powoli zbliżyły się w stronę pancernika. Samolot dowódcy Esmonde'a został trafiony, lecz mimo to kontynuował atak. Tylko niesamowitej determinacji pilotów — co graniczyło z samobójstwem — należy zawdzięczać kontynuowanie tego ataku torpedowego. Pancernik zwiększył teraz prędkość do 27 węzłów i rozpoczął zygzakowanie, by wyminąć zrzucone torpedy. Samoloty leciały około dwóch metrów powyżej lustra wody i zrzucały je dopiero w odległości około 400–500 metrów od celu. Przyjęta taktyka obejmowała rzucenie torped w stronę pancernika z kilku kierunków w tym samym czasie, tak by nawet po wyminięciu jednej nie udało mu się uniknąć kolejnych. Niestety prawie wszystkie zostały zrzucone z prawej burty — tylko jedną zrzucono po lewej. Płynący z dużą prędkością i wyśmienicie sterowany przez starszego marynarza Hansa Hansena (podczas tego ataku pełnił on obowiązki sternika bojowego) zygzakujący *Bismarck* otrzymał zaledwie jedno trafienie torpedą. Była to prawdopodobnie ostatnia ze zrzuconych podczas tego ataku torped. Uderzyła ona w pas pancerny na linii wodnej śródokręcia po prawej burcie i eksplodowała, tworząc wielki gejzer wody, nie wyrządzając jednak żadnych poważniejszych szkód. Późniejsza kontrola uszkodzeń nie wykazała większych strat i pancernik powrócił na poprzedni kurs. Kiedy okręt zwiększył prędkość do 27 węzłów, ciśnienie wody napierającej na kadłub również się zwiększyło. W konsekwencji spowodowało to zerwanie mat założonych uprzednio na dziobie i woda ponownie wdarła się w głąb kadłuba okrętu. Manewry unikowe również przyczyniły się do zerwania mat. Po tej akcji pancernik zwiększył trym dziobowy i był mocniej zanurzony na dziobie. Wibracje powodowane przez wystrzały dział i wstrząs od trafienia torpedą w prawą burtę spowodowały powstanie szpary w grodziach — pomiędzy lewoburtową kotłownią nr 2 i turbogeneratorem. Zwiększył się przez to zalany obszar kadłuba — kolejne pomieszczenie kotłowni nabierało wody. Wkrótce zmniejszono prędkość do 16 węzłów i rozpoczęto ponowne uszczelnianie kadłuba w części dziobowej.

O godzinie 23.38 Lütjens przekazał do Grupy „Zachód" wiadomość o brytyjskim lotniskowcu w kwadracie AK 19. Po północy nadano kolejną informację o ataku samolotów torpedowych i nieco później, o godzinie 00.28, o pojedynczym trafieniu torpedą w prawą burtę, które okazało się całkowicie niegroźne dla okrętu.

Podczas wykonywania ataku *Swordfishów* z *Victoriousa* płynące za rufą okręty brytyjskie straciły na krótki okres czasu kontakt wizualny z *Bismarckiem*. Po ataku niemiecki pancernik zmniejszył prędkość, aby ponownie założyć zerwane maty przeciwawaryjne na dziobie. W konsekwencji pozwoliło to ponownie zbliżyć się i, co było ważniejsze, zmniejszyć dzielącą ich do tej pory odległość. O godzinie 01.30 pancernik *Prince of Wales* pokazał się na horyzoncie i minutę później wystrzelił z odległości około 15.000 metrów dwie salwy w stronę *Bismarcka*. *Bismarck* odpowiedział mu dwu- lub trzykrotnie z artylerii głównej, ale obserwacja upadku pocisków była bardzo trudna dla obu stron. Ten krótki i nierówny pojedynek pomiędzy głównymi okrętami zakończył się wkrótce bez żadnych rezultatów. Po tym manewrze brytyjskie siły znalazły się po prawej stronie okrętu niemieckiego. Jednak tylko krążownik *Suffolk* utrzymywał kontakt radarowy z *Bismarckiem*. Bardzo pomagał mu w tym nowy radar typu 284.

Polowanie Home Fleet na *Bismarcka*

Wieczór 23 maja zastał większość okrętów Home Fleet na morzu. Tovey bezpośrednio dowodził z pokładu pancernika *King George V*. Oprócz tego płynął w zespole lotniskowiec *Victorious*, krążownik liniowy *Repulse*, kilka krążowników i niszczycieli osłony. Brytyjskie okręty znajdowały się około 550 mil morskich na południe od niemieckiego zespołu. Tymczasem Admiralicja Brytyjska, po otrzymaniu tak niepomyślnych wiadomości z Cieśniny Duńskiej — o zatopieniu *Hooda*, skierowała wszystkie okręty znajdujące się w pobliżu *Bismarcka* przeciwko niemu. Tovey rozważał wszystkie ewentualne warianty działań, jakie admirał Lütjens mógł teraz podjąć. Istniały trzy możliwe trasy dalszego rejsu niemieckiego pancernika. Według Toveya mógł on spotkać się ze zbiornikowcem w okolicach zachodniego wierzchołka Grenlandii lub Azorów. Mógł też — jeśli odniósł uszkodzenia podczas pojedynku w Cieśninie Duńskiej (Tovey nie miał potwierdzenia tego w napływających meldunkach) — popłynąć w stronę zachodniej Francji lub powrócić do Niemiec. Brytyjski admirał przyjął jako najbardziej prawdopodobny wariant uzupełnienia paliwa ze zbiornikowca przez niemiecki pancernik u wybrzeży Grenlandii. Brytyjskie okręty, które w tym czasie znajdowały się na morzu, były niekorzystnie rozlokowane pod względem geograficznym. Utrata *Hooda*, który uważany był w królewskiej marynarce za symbol jej potęgi morskiej, niejako wymuszała na niej zatopienie jego pogromcy za wszelką cenę. Na domiar złego płynący z dużą prędkością *Bismarck* powoli wymykał się ścigającym go brytyjskim okrętom. Tovey płynął ze swoim zespołem kursem północno-zachodnim, aby w przypadku zawrócenia *Bismarcka* odciąć obu niemieckim okrętom możliwość przebicia się przez Drogę Duńską. Niestety jego przeciwnik kierował się kursem południowo-zachodnim i powoli oddalał się od niego. Tymczasem w Admiralicji podjęto decyzje, których skutki mogły okazać się katastrofalne. Na północnym i środkowym Atlantyku znajdowało się kilka konwojów osłanianych przez pancerniki, ciężkie krążowniki i niszczyciele. Admiralicja podjęła decyzję o odesłaniu jednostek osłony z konwojów do wielkiej „akcji" poszukiwania *Bismarcka*. Najważniejsze dla niej było zmobilizowanie jak największej liczby okrętów znajdujących się w tej chwili na Atlantyku lub ściągnięcie ich z innych rejonów. Zespół „H", pozostający pod dowództwem wiceadmirała sir Jamesa Somerville'a, stacjonował w Gibraltarze.

Jego misja osłaniania konwoju z wojskiem na Atlantyku została anulowana, a zespół został włączony do poszukiwań *Bismarcka*. Grupa składała się z krążownika liniowego *Renown*, lotniskowca *Ark Royal*, krążownika *Sheffield* oraz sześciu niszczycieli. Ciężki krążownik *London*, który eskortował konwój z Gibraltaru do Wielkiej Brytanii, otrzymał rozkaz opuszczenia go i skierowania się na poszukiwania *Bismarcka* oraz *Prinz Eugena*. Na północnym zachodzie pancernik *Ramilles*, osłaniający konwój, otrzymał rozkaz opuszczenia go i włączenia się do poszukiwań niemieckiego zespołu. Niedaleko niego, na zachód od Halifaxu, pancernik *Revenge* również odebrał podobny rozkaz. Znajdujący się w okolicach Islandii pancernik *Rodney*, który płynął do Stanów Zjednoczonych na remont, a po drodze eskortował *Britannica*, został również detaszowany do poszukiwań *Bismarcka* i *Prinz Eugena*. Tovey po niepowodzeniach i utracie *Hooda* od nowa zastawiał sieć na niemiecki zespół.

Utrata kontaktu z *Bismarckiem*

Po północy *Bismarck* dalej płynął stałym kursem, a brytyjskie „cienie" podążały za nim po lewej burcie w bezpiecznej odległości, utrzymując jednak kontakt radarowy. Krótko po godzinie 03.00 admirał Lütjens postanowił raz jeszcze spróbować uciec prześladowcom. Pancernik zwiększył prędkość i o godzinie 03.06 obrócił się w prawą stronę, kierując się najpierw na zachód, by w pewnym momencie, około godziny 03.40, skierować się na północny zachód. Dziesięć minut później zawrócił na północ, aby w końcu, po wykonaniu prawie pełnego koła, skierować się kursem wschodnim w stronę Saint Nazaire. W tym czasie Brytyjczycy, w obawie przed atakiem ze strony niemieckich U–Bootów, płynęli zygzakując. Około godziny 03.06 rozpoczęli właśnie wykonywanie kolejnego zwrotu na lewą burtę, gdy niemiecki pancernik gwałtownie skręcił w prawo i zwiększył prędkość. Nim zdążyli zorientować się w sytuacji, około godziny 03.30 kontakt radarowy *Suffolka* z *Bismarckiem* urwał się. Dziesięć minut później po kolejnej zmianie kursu pancernik definitywnie wyszedł z zasięgu radaru brytyjskiego krążownika. *Suffolk* od dawna płynął zygzakiem i był przyzwyczajony do systematycznego gubienia kontaktu z przeciwnikiem podczas wykonywania tych manewrów. Jednak utrzymywanie przez *Bismarcka* stałego kursu pozwalało po pewnym czasie na ponowne nawiązanie kontaktu z przeciwnikiem. Nieoczekiwane zwiększenie prędkości i zmiana dotychczasowego kursu spowodowała ostatecznie zerwanie kontaktu z Niemcami, który spodziewano się nawiązanać około 03.30. Admirał Lütjens podejrzewał, że pomimo udanego manewru Brytyjczycy nadal znają jego pozycję i utrzymują z nim kontakt radarowy. W związku z tym nie zachowywał ciszy radiowej, pozwalając Brytyjczykom na namierzenie nadawanych z *Bismarcka* radiogramów. Konsekwencją tego była również rezygnacja z nadawania w systemie „krótkich sygnałów", których wtedy Brytyjczycy nie potrafili namierzyć. Tymczasem o godzinie 04.06 krążownik *Suffolk* zameldował do dowództwa o utracie kontaktu radarowego z niemieckim pancernikiem. Po stracie kontaktu kontradmirał Wake-Walker, znajdujący się na *Norfolku*, uważał, że *Bismarck* będzie się przedzierał na zachód. Próba oderwania się od przeciwnika została tym razem uwieńczona powodzeniem — o czym admirał Lütjens niestety nie wiedział, gdyż stacje wykrywające sygnały radarowe na *Bismarcku* nadal odbierały impulsy pochodzące z brytyjskich radarów. Nieświadomy swego sukcesu Lütjens po godzinie 07.25 wysłał radiogram do dowództwa Grupy „Zachód", w którym poinformował o kontakcie radarowym utrzymywanym przez przeciwnika w kwadracie AK 55. Ironią losu jest to, że ta właśnie wiadomość przyczyniła się do definitywnej utraty kontaktu przez Brytyjczyków. Została oczywiście przechwycona przez ich stacje namiarowe i… doprowadziła, z powodu błędu w przeliczeniach, do mylnego określenia aktualnej pozycji *Bismarcka*. Tak więc okręty brytyjskie odda-



Po prawej: Moment eksplozji na *Hoodzie*, sfotografowany z pokładu ciężkiego krążownika *Prinz Eugen*.

Right: An explosion on board of HMS *Hood*, photographed from the heavy cruiser *Prinz Eugen*.

(foto Lagemann via P. Schmalenbach)

Poniżej: Zdjęcie przedstawiające płonący wrak *Hooda* (po praej stronie zdjęcia) oraz pancernik *Prince of Wales*, stawiający zasłonę dymną.

Below: HMS *Hood* is burning, while the battleship HMS *Prince of Wales* covers herself with a smoke-screen.

(IWM)



- 15 - 94

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
noch 24.5.41		Wahrscheinlich Flugzeughalle oder Benzin in Brand bei Aufschlag der 2. Salve von "Prinz Eugen".
05.59		Zielwechsel "Prinz Eugen" nach der 6. Salve auf "Prince of Wales".
06.00	Ost 3, bedeckt.	
06.01,20''		Außerordentlich starke Detonation auf "Hood" Hohe Säule von Eisenteilen wird sichtbar. Eine schwere schwarze Rauchwolke hüllt das Schiff ein, das schnell über das Heck absinkt and sich dabei um 180° dreht. Somit ist Schlachtkreuzer "Hood" 5 Minuten nach Gefechtsbeginn im Artillerickampf vernichtet.
		"Bismarck" and "Prinz Eugen" vereinigen ihr Feuer auf "Prince of Walds", der nach sicher beobachteten Treffern beider Schiffe unter Schwarzqualmen abdreht und das Gefecht abbricht.
06.03-06.14		Ausweichen vor Torpedolaufbahnen, deren Geräusche vom Horchraum gemeldet werden. Herkunft nicht einwandfrei, da auch Flugzeuge in Nähe. Nach Lage und Entfernung sind Schüsse von "Hood" auf größte Laufstrecke anzunehmen. Geräuschortung des Horchraumes war sicher, die 2. und 3. Blasenbahn ist vom Kommandanten "Prinz Eugen" außerhalb des Kommandostandes nach dem Durchgang beobachtet worden.
06.10		Fliegeralarm Backbord achteraus.
06.20		Feuer eingestellt. Munitionsverbrauch 93 Schuß SA. Auf "Bismarck" 2 schwere Treffer. Erster Treffer in Abteilung XIII bis XIV mit Ausfall E-Werk IV. Backbord-Kesselraum macht Wasser, das gehalten wird. 2.Treffer Abteilung XX bis XXI im Vorschiff. Einschuß Backbord, Ausschuß St.B. über Panzerdeck. Ein dritter Treffer [illegible] durch ein Boot ohne Belang. Durch Treffer im Vorschiff Geschwindigkeit um etwa 2 sm herabgesetzt.

B. 36. Kriegstagebuch. Dm A 3

Strona ze zrekonstruowanego dziennika bojowego *Bismarcka*, na której zapisano moment zauważenia eksplozji na *Hoodzie* oraz jego zatonięcie.

A page from the reconstructed *Bismarck* log book, with a note on explosion flashes observed on board of the *Hood*, and sinking of the target.

(Bundesarchiv)

lały się od niego. Około godziny 08.46 Grupa „Zachód" przekazała Lütjensowi rozszyfrowaną wiadomość nadaną z krążownika *Suffolk* (K3G), informującą, że o godzinie 02.13 krążownik nadal utrzymywał kontakt z *Bismarckiem*. Potem przechwycono trzyznakowe radiogramy taktyczne, bez podawania meldunków z pozycją. Na tej podstawie Grupa "Zachód" uznała, że kontak z Brytyjczykami został zerwany.

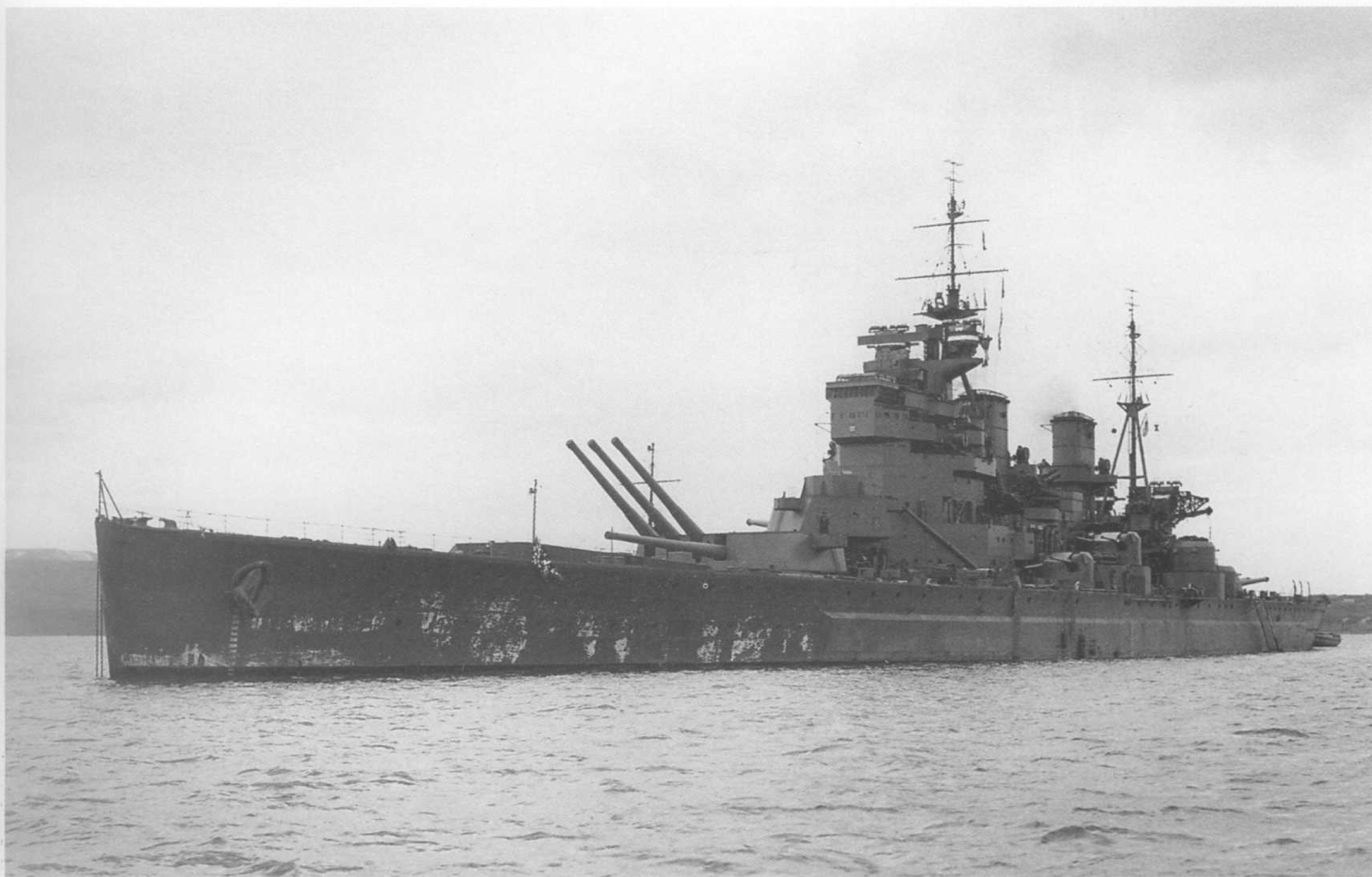
Krótko po godzinie 09.00 Lütjens ponownie przekazał cztery radiogramy do Grupy „Zachód". Podawał w nich dalsze szczegóły bitwy pod Islandią i dane o uszkodzeniach pancernika. Informował również, że na *Bismarcku* nadal są odbierane impulsy z angielskich radarów. O godzinie 10.42 Grupa „Zachód" przekazała na *Bismarcka* rozszyfrowaną wiadomość o namierzeniu sygnału radiowego z *Bismarcka*, na podstawie której przeciwnik określał jego aktualną pozycję i kurs. O godzinie 12.00 admirał Lütjens postanowił przemówić do załogi okrętu. Rozkazał, aby

Poniżej: Pancernik *Bismarck* podczas wymijania po prawej burcie *Prinz Eugena*, tuż po zatopieniu *Hooda*, prowadzący ogień w kierunku *Prince of Wales*.

Below: Battleship *Bismarck* firing on the HMS *Prince of Wales* is overtaking the heavy cruiser *Prinz Eugen* on her starboard, just after the *Hood* sank.

(IWM)





Brytyjski pancernik *Prince of Wales*, sfotografowany w marcu 1941 roku, na krótko przed pospiesznym wcieleniem do służby. Przyczyną pośpiechu było zagrożenie ze strony również pospiesznie oddanego do służby *Bismarcka*.

British battleship HMS *Prince of Wales*, photographed in March, 1941, shortly before her hastened commission, prompted by a threat from the *Bismarck*, likewise commissioned in a hurry.

(IWM)

załoga zebrała się w pobliżu głośników, ponieważ chciał przekazać im krótką informację o aktualnej sytuacji i koncentracji wokół okrętu coraz większych sił brytyjskich. Docenił wysiłek załogi w zatopieniu *Hooda* i oczekiwał od niej dzielnej i mężnej postawy w nadchodzącym pojedynku oraz całkowitej determinacji. Apelował, by nie pozostawiać sobie innego wyboru niż zwycięstwo lub śmierć. Starsi oficerowie znajdujący się na stanowiskach dowodzenia zdawali sobie sprawę, iż Brytyjczycy koncentrują wokół nich nie tylko okręty z macierzystych baz, ale wszystkie, jakie znajdują się w okolicach środkowego Atlantyku. Przemówienie Lütjensa do załogi wpłynęło negatywnie na morale załogi — zwłaszcza informacja o coraz większej koncentracji sił brytyjskich wokół *Bismarcka*. W związku z tym ich szanse na bezpieczne dopłynięcie do francuskich portów oddalały się z każdą chwilą. Na domiar złego wyżsi rangą oficerowie sztabowi floty, i nie tylko, nałożyli na siebie kamizelki ratunkowe, których już do końca nie zdejmowali. Do tego z powodu odniesionych uszkodzeń pancernik zmuszony był przecież zmienić dotychczasową trasę i płynął w kierunku portów francuskich. Na pancerniku wszędzie odczuwano powolną rezygnację i zwątpienie. Po przemówieniu Lütjensa utracono wiarę w wysoką wartość bojową *Bismarcka*, którą załoga udowodniła w pojedynku z *Hoodem*. Dokładnie analizując skutki, jakie odniosło przemówienie Lütjensa, dowódca pancernika komandor Lindemann postanowił podnieść na duchu „młodą załogę" pancernika. Około godziny po przemówieniu admirała Lütjensa komandor Lindemann ponownie zabrał głos przez wewnętrzny interkom, informując, że uda się zgubić przeciwnika i wkrótce osiągnąć port francuski. Lindemann wierzył w „ducha załogi okrętu" i w to, że jest ona w stanie sprostać kolejnemu napotkanemu przeciwnikowi. Te dwa, jakże odmienne, przemówienia spowodowały, delikatnie mówiąc, „szemrania" wśród oficerów i załogi pancernika. Jednak jego przemówienie odniosło zamierzony skutek — rozwiało obawy i dotychczasowe przygnębienie załogi. Większość marynarzy powróciła do swoich obowiązków w pogodnym i optymistycznym nastroju. Część młodej załogi była nastawiona pozytywnie i uważała, że ich okręt jest szczęśliwy i nic nie może mu się stać. Informacje dotyczące koncentracji brytyjskiej floty wokół *Bismarcka* zostały przekazane admirałowi Lütjensowi przez służby deszyfrujące, znajdujące się na okręcie, jak też w Dowództwie Grupy „Zachód". Również na podstawie przechwyconych sygnałów admirał Lütjens zorientował się, że jego drugim przeciwnikiem w Cieśninie Duńskiej nie był *King George V*, lecz jego bliźniaczy okręt — pancernik *Prince of Wales*. Wiedział już również, że jest w tej chwili ścigany przez pancerniki *King George V* i *Rodney*, krążowniki liniowe *Ramilles* i *Repulse* oraz pewną ilość krążowników i niszczycieli.

Pod wieczór 25 maja służbę na mostku *Bismarcka* pełnił kapitan K. Mihatsch. Według niego pancernik miał spore szanse na osiągnięcie wybrzeży francuskich i Saint Nazaire. Przy utrzymaniu stałej prędkości 28 węzłów szansę tę oceniano na 50 procent. Większość brytyjskich okrętów biorących udział w pościgu znajdowała się za rufą okrętu. Zespół „H" natomiast był przed dziobem *Bismarcka*. Inne okręty, płynące osobno, zbliżały się do pancernika ze wszystkich możliwych kierunków. Jedyną skuteczną ochroną przed przeciwnikami było zachowanie dotychczasowej prędkości lub nawet jej zwiększenie. Gdyby pancernik nieszczęśliwym zrządzeniem losu utracił prędkość lub manewrowość, to powolne i ciężkie okręty brytyjskie wkrótce znalazłyby się za rufą okrętu i zapewne natychmiast rozpoczęły silny i skoncentrowany ogień artyleryjski. Dużym zagrożeniem był brytyjski lotniskowiec *Victorious*, z pokładu którego spodziewano się nalotu przed nastaniem zmroku. Niestety aktualne położenie *Victoriousa* było do tej pory nieznane na *Bismarcku* i nie można było jednoznacznie stwierdzić, czy uderzenie z powietrzna może nastąpić. Na domiar złego należało się również obawiać brytyjskich okrętów podwodnych, rozlokowanych wzdłuż całego zachodniego wybrzeża Francji. Wkrótce rozniosła się po pokładzie pancernika plotka, że dotychczasowy kontakt radarowy z przeciwnikiem został zerwany. Była to jedna z najlepszych wiadomości, jaką dowództwo i załoga okrętu



Bismarck sfotografowany po bitwie w Cieśninie Duńskiej z pokładu *Prinz Eugena*. Okręt ma już wyraźne przegłębienie na dziób po nabraniu około 2000 ton wody.

Battleship *Bismarck* photographed in the Denmark Strait from the *Prinz Eugen*. Note the pronounced dip of the bow, after she took some 2000 tons of water.

(IWM)

Powyżej: Brytyjski pancernik *King George V*, flagowy okręt adm. Toveya.

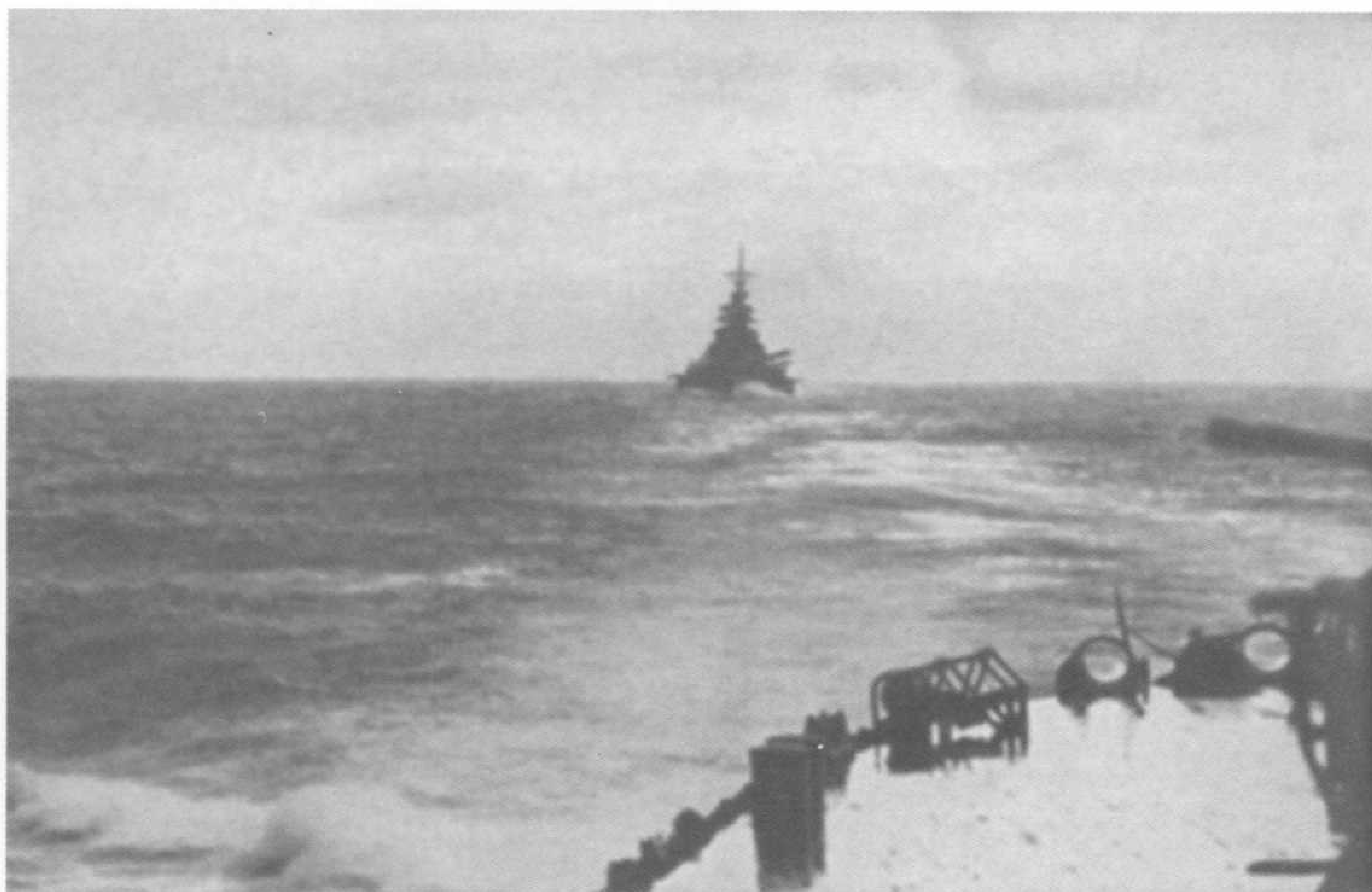
Above: British battleship HMS *King George V*, Admiral Tovey's flagship.

Po prawej: Dowódca Home Fleet Am. Sir James C. Tovey, sfotografowany na pokładzie rufowym pancernika *King George V*.

Right: Home Fleet commander, Admiral Sir James C. Tovey, on the battleship *King George V* fantail. *(oba zdjęcia IWM)*



otrzymała w ciągu ostatnich godzin. Podniosła ona załogę na duchu, ponieważ kontakt trwał dotąd nieprzerwanie przez 31 długich godzin. Na pokładzie trudno było w tym momencie określić dokładnie pozycje brytyjskich okrętów. Można było jedynie spekulować co do ich prawdopodobnych kursów na podstawie ostatnich znanych pozycji. Zespół admirała Toveya w rzeczywistości znajdował się około 100 mil morskich za *Bismarckiem*. Również lotniskowiec *Victorious* i cztery krążowniki płynęły z tyłu i przeczesywały akwen na wschód. Krążowniki *Norfolk* i *Suffolk* „rozglądały się" bardziej na zachód. Trudno było o więcej szczegółowych informacji — Grupa „Zachód" i służby wywiadowcze nie były w tym względzie zbyt szczodre. Po utracie kontaktu z przeciwnikiem admirał Lütjens wysłał dwie radiowe wiadomości do Grupy „Zachód". W pierwszej donosił, iż sądzi, że kontakt radarowy z nieprzyjacielem został zerwany. W drugiej potwierdzał tę sytuację i nakazywał zachowanie ciszy radiowej, tak by nieprzyjaciel nie mógł go namierzyć.



***Bismarck* sfotografowany w kilwaterze *Prinz Eugena* po bitwie w Cieśninie Duńskiej, po południu 24 maja 1941 roku.**

Battleship *Bismarck* in the wake of the heavy cruiser *Prinz Eugen* after the Battle of the Denmark Strait, on May 24, 1941 in the afternoon.

(archiwum Prinz Eugena via R. Schmidt)

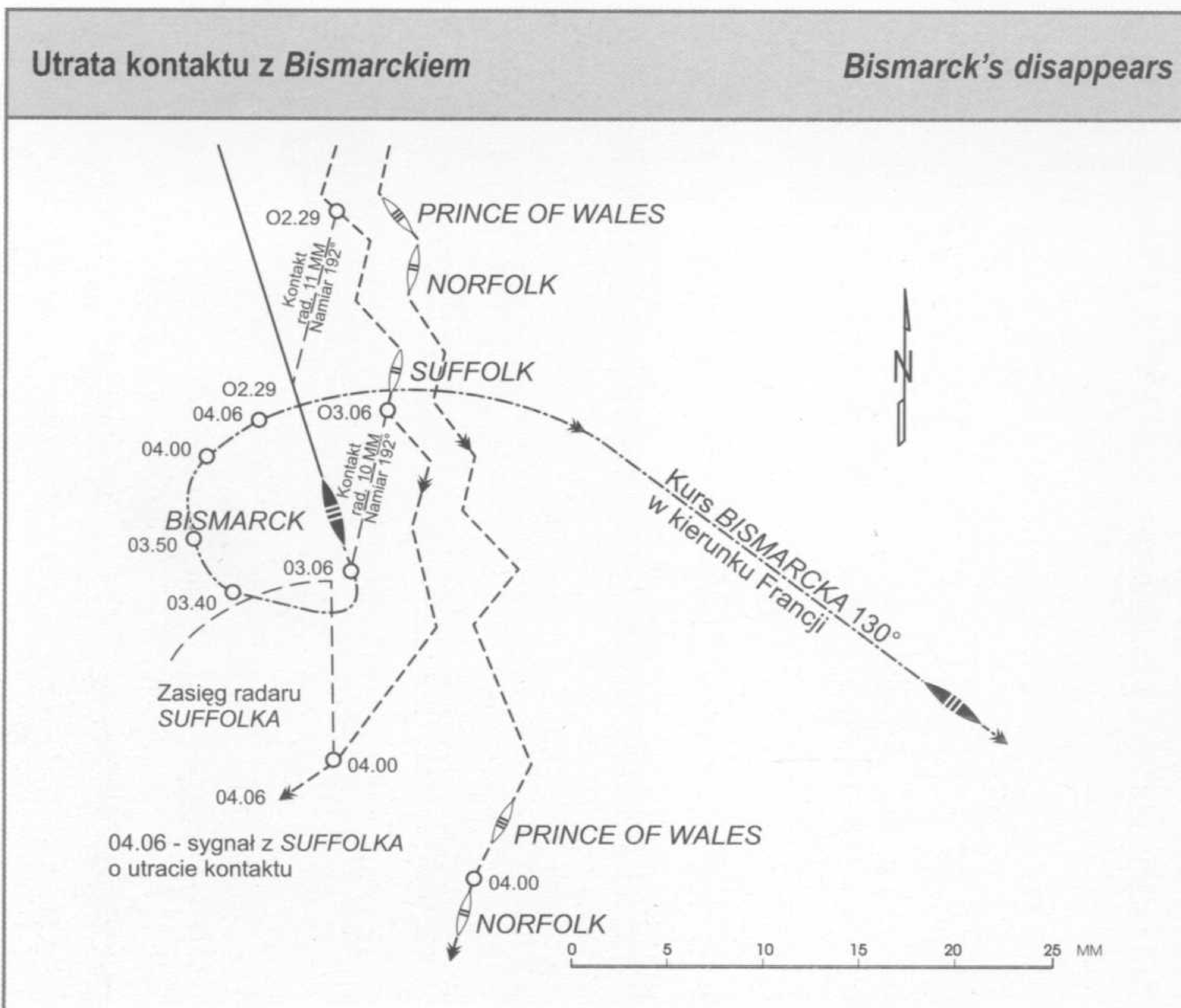
Admiralicja w Londynie cały czas analizowała odbierane sygnały z *Bismarcka*, chcąc jak najszybciej określić jego dokładną pozycję. Po południu powiadomiła Toveya o wyniku ponownych obliczeń położenia *Bismarcka*. Według nich wskazywały one jednoznacznie, że pancernik płynął kursem południowym w stronę Zatoki Biskajskiej. Również admirał zorientował się, że w obliczeniach musiała nastąpić pomyłka. Po wymianie zdań z Admiralicją, wewnętrznych wahaniach i niepewności skorygował dotychczasowy kurs i o godzinie 18.00 skierował się w stronę wybrzeży francuskich. Nakazał jednocześnie wysłanie rozpoznania powietrznego w poszukiwaniu *Bismarcka* w kierunku jego spodziewanej trasy w stronę Saint Nazaire.

Po południu na *Bismarcku* rozpoczęto prace nad próbą stworzenia kamuflażu okrętu. Postanowiono ustawić dodatkowy „komin", aby jego sylwetkę upodobnić do brytyjskiego pancernika *Prince of Wales*. Podczas następnego kontaktu z przeciwnikiem *Bismarck* miał się pojawić jako ciężki brytyjski okręt z dwoma kominami. Rozpoczęto prace nad makietą drugiego komina, która zmieniłaby całkowicie sylwetkę pancernika. Spodziewano się przecież, że przeciwnik będzie kontynuował loty rozpoznawcze w celu ustalenia pozycji pancernika. Kamuflaż mógł znacznie przyczynić się do mylnej oceny rzeczywistej sytuacji i umożliwić dalszy bezpieczny rejs. „Przebudowa" pancernika na brytyjską jednostkę nie była wcale taka łatwa, jak się to początkowo wydawało. Zbudowanie dodatkowego, drugiego komina wprowadziło trochę zamieszania w dotychczasowe życie na pancerniku. Jeśli przeciwnik miał się nabrać na kamuflaż *Bismarcka*, musiał być on realistyczny, a ponadto powinien zostać wykonany w krótkim czasie. Istniał jeszcze jeden problem do rozwiązania. Brytyjskie ciężkie okręty płynęły pod osłoną niszczycieli, których *Bismarck* nie posiadał. W tym przypadku nie da się przecież „dorobić" dodatkowych okrętów, tak jak drugiego komina. Kamuflaż mógł więc nie spełnić swego zadania. Poza tym admirał Lütjens miał jeszcze jeden bardzo poważny problem do rozwiązania, a mianowicie szybko kurczące się zapasy paliwa w zbiornikach. Okręt płynął w tym czasie z prędkością ekonomiczną 20 węzłów, co — przynajmniej teoretycznie — powinno pozwolić na osiągnięcie portów francuskich. W przypadku zwiększenia prędkości do 28 węzłów pancernik nie zdołałby dotrzeć do Saint Nazaire — paliwo wyczerpałoby się w odległości około 160 mil od zbawczego portu. Tam jednak *Bismarck* znalazłby się pod osłoną Luftwaffe.

Budowa drugiego komina powoli posuwała się naprzód. Postanowiono ustawić go na pokładzie lotniczym, z przodu głównego hangaru. Atrapę zbudowano z metalu, drewna i brezentu. Po zakończeniu pracy natychmiast pomalowano go na kolor szary. Wyglądał prawie jak prawdziwy. W tym samym czasie przygotowano kombinacje kilkunastu angielskich sygnałów rozpoznawczych, na wypadek nawiązania kontaktu z nieprzyjacielem. Nie był to jednak główny problem do rozwiązania na *Bismarcku*. Inżynier mechanik komandor podporucznik Walter Lehman miał już nowe zmartwienie, większe niż sytuacja paliwowa pancernika i odcięte paliwo w części dziobowej okrętu. Bardziej niebezpieczna okazała się... słona woda morska, która dostawała się do kotłów. W wyniku zalania lewoburtowego pomieszczenia kotłowni nr 2 do wody zasilającej system turbogeneratora nr 4 dostała się morska woda, która wkrótce zagroziła zespołowi napędowemu nr 3. Zasolona woda, która dostanie się do systemu zasilania i zostanie przeniesiona razem z parą do turbin napędowych, w krótkim czasie niszczy łopatki turbiny. Ponieważ wszystkie wysokociśnieniowe kotły potrzebowały więcej słodkiej wody, by sprostać wymaganiom wszystkich systemów, całą produkcję słodkiej wody z wyparownika skierowano na cztery skraplacze turbin głównych i kocioł pomocniczy.

Po południu zmniejszono prędkość do 12 węzłów i rozpoczęto prace naprawcze w części dziobowej pancernika. Ludzie z grupy drenażowej schodzili do zalanych na dziobie przedziałów i otwierali zawory zbiorników z paliwem. Była to bardzo trudna praca — nurkowie poruszali się po kompletnie zalanym i w dodatku zanieczyszczonym paliwem z rozdartych zbiorników pomieszczeniu dziobowym. Jednak ich ciężka praca przyniosła dodatkowe kilkaset ton oleju napędowego. Aby odciążyć dziób pancernika i zniwelować trym, przesłano z biura konstrukcyjnego marynarki propozycję wyrzucenie za burtę dziobo-

Utrata kontaktu z *Bismarckiem* — ***Bismarck's disappears***



wych kotwic i łańcuchów. Odciążyłoby to wystarczająco sekcję dziobową i wyrównało trym. Dowództwo okrętu odrzuciło jednak tę propozycję, ponieważ wyposażenie to było niezbędne podczas wykonywania manewrów w Saint Nazaire.

Pod wieczór, o godzinie 19.32, dowództwo Grupy „Zachód" poinformowało admirała Lütjensa, że Luftwaffe jest przygotowana do osłony powietrznej pancernika po przekroczeniu przez niego 25 stopnia długości zachodniej oraz że w pogotowiu są trzy niszczyciele. Po przekroczeniu 10 stopnia *Bismarck* powinien natychmiast przesłać raport do dowództwa Grupy „Zachód".

Ponowny kontakt z *Bismarckiem*

26 maja Dowództwo Coastal Command kontynuowało na dużą skalę poszukiwanie *Bismarcka*. Łodzie latające typu *Catalina* i *Sunderland* oraz *Hudsony* patrolowały Cieśninę Duńską na południe od Islandii oraz przejście pomiędzy Wyspami Owczymi a Islandią pomimo bardzo złych warunków atmosferycznych. Oprócz tego wysłano dwa patrole w kierunku wybrzeży Francji, w stronę prawdopodobnej trasy *Bismarcka*. O 03.00 wystartowały z bazy w Lough Erne w północnej Irlandii dwie *Cataliny*, których podstawowym zadaniem miało być poszukiwanie *Bismarcka*. Niezależnie od tych kroków przygotowano do startu kolejne patrole lotnicze złożone z *Beaufortów*, które wysłano w okolicę prawdopodobnej trasy okrętu niemieckiego. Wszystkie samoloty podległe dowództwu bombowemu (Bomber Command) zostały postawione w stan pełnej gotowości. Oprócz tego, na linii Brest i Saint Nazaire patrolowało sześć brytyjskich okrętów podwodnych. Również w godzinach porannych, około 8.30, lotniskowiec *Ark Royal* wysłał rozpoznanie powietrzne na poszukiwanie *Bismarcka*. Z jego pokładu wystartowało dziesięć *Swordfishów*, z których sześć zostało wyposażonych w dodatkowe zbiorniki paliwa. Po odnalezieniu okrętu miały się usadowić za jego rufą i bezpośrednio informować admirała Toveya o jego aktualnej pozycji oraz kursie.

Płynący kursem południowo-zachodnim *Bismarck* zbliżał się powoli do wybrzeży francuskich. 26 maja w godzinach porannych przekazano załodze pancernika informację o utrzymaniu kursu w stronę Saint Nazaire. Według dalszych ocen dowódcy pancernik około południa powinien się już znajdować w obszarze operacyjnym U–bootów oraz w zasięgu niemieckiego lotnictwa rozpoznawczego, a później pod osłoną Luftwaffe. Wiadomość ta, przekazana załodze przez wewnętrzne głośniki, wywarła pozytywne wrażenie. Prawie wszyscy byli już myślami we francuskim porcie. Nikt nie przypuszczał, że operacja może się inaczej zakończyć.

Wysoko nad chmurami *Cataliny* prowadziły monotonny lot rozpoznawczy na wyznaczonych trasach przelotu. Nad północnym Atlantykiem pogoda nie była najlepsza, ponieważ nad wodą znajdowały się na niskim pułapie chmury. Gdzieniegdzie można było zauważyć pomiędzy nimi obszary pozbawione zachmurzenia. Około godziny 10.15 drugi pilot *Cataliny* „Z", Amerykanin Smith, sądził, że zauważył płynącego w dole *Bismarcka*. Ze względu na bardzo złą widoczność i niski pułap chmur nie był tego do końca pewien. Pierwszy pilot Dennis Briggs wykonał odpowiedni manewr i przyjął dogodniejszą do obserwacji pozycję. Znajdujący się w samolocie na pułapie około 700 metrów Smith ponownie zauważył w przerwie pomiędzy chmurami, w odległości 500 m od nich niemiecki pancernik. Natychmiast, około godziny 10.30, przekazano informację do dowództwa o zlokalizowaniu *Bismarcka*. W przesłanym meldunku podano dokładną pozycję samolotu i aktualny



Consolidated *Catalina* — patrolowa łódź latająca. Tego typu samolot, pilotowany przez Brytyjczyka Dennisa Briggsa zlokalizował *Bismarcka*. Drugim pilotem był Amerykanin Leonard B. Smith, o którym przez pewien okres czasu nie wspominano, jako że USA nie były w stanie wojny i wspierały Brytyjczyków nieformalnie.

Consolidated Catalina — long-range patrol bomber flying boat. Such a plane, piloted by a Briton, Dennis Briggs, located the Bismarck. His co-pilot was an American, Leonard B. Smith, which has been covered-up for diplomatic reasons — the US were not at a war with Germany then, and their support for Britain was illegal.

(MAP)

Charakterystyczny ślad wciekającego paliwa z uszkodzonego *Bismarcka* stał się przyczyną jego powtórnego wytropienia przez *Catalinę*, której fragment statecznika widoczny jest po lewej stronie zdjęcia.

A trail of fuel oil leaking from the damaged *Bismarck's* bows enabled the British aircraft to locate the German ship. This photograph was taken from the Briggs' *Catalina* — note the stabilizer, partly seen in the left.

(IWM)





Brytyjski lotniskowiec *Victorious*, biorący udział w pościgu za *Bismarckiem*; tutaj sfotografowany podczas prowadzenia operacji lotniczych przeciwko bliźniakowi *Bismarcka* — *Tirpitzowi* u wybrzeży Norwegii.

British aircraft carrier, HMS *Victorious*, which taken part in the pursue of the *Bismarck*, here seen during an action against her twin sister, the battleship *Tirpitz*, moored in Norway.

(IWM)

kurs pancernika. W tym momencie *Bismarck* znajdował się około 690 mil morskich na zachód od francuskiego Brestu.

O godzinie 10.30 ogłoszono na *Bismarcku* alarm przeciwlotniczy. Wkrótce z jego pokładu otwarto z dział przeciwlotniczych ogień w kierunku zauważonej *Cataliny*. Niestety samolot skrył się po chwili w niskim pułapie chmur, w związku z czym wstrzymano ogień. Komandor Lindemann rozważał możliwość katapultowania wodnosamolotu w celu przepędzenia przeciwnika, ale ze względu na wzburzone morze i brak możliwości jego bezpiecznego powrotu zrezygnował z tego pomysłu. W trakcie prowadzenia kilkuminutowego ostrzału uzyskano kilka trafień łodzi latającej. Po około 15 minutach brytyjska *Catalina* utraciła kontakt z pancernikiem. Jej raport został przechwycony i natychmiast rozszyfrowany przez obu admirałów — Toveya na *King George V* oraz Saalwachtera w dowództwie Grupy „Zachód". Około godziny 11.56 rozszyfrowany meldunek z *Cataliny* został przekazany drogą radiową z dowództwa Grupy „Zachód" admirałowi Lütjensowi na pokład *Bismarcka*. Wszystkie okręty brytyjskie pod dowództwem admirała Toveya znajdowały się w pobliżu, jednak nie mogły wziąć bezpośrednio udziału w pojedynku. Pancernik *Rodney* z niszczycielami osłony rozminął się z *Bismarckiem* o jakieś 50 mil i wciąż się oddalał. Krążownik *Edinburgh* znajdował się około 45 mil morskich od niego. Czwarta Flotylla Niszczycieli przeszła przez kurs *Bismarcka* około 30 mil za nim. Pancernik *King George V* był w odległości około 135 mil na północ. *Rodney* w tym czasie znajdował się już w jego pobliżu. Krążownik liniowy *Renown* znajdował się około 112 mil morskich na południowy wschód od niemieckiego okrętu.

W tym czasie *Bismarcka* odnalazły też *Swordfishe* startujące z pokładu lotniskowca *Ark Royal*. Posuwały się za nim jak cień, śledząc jego kurs i prędkość. Wkrótce do krążących wokół pancernika samolotów rozpoznawczych dołączyła *Catalina*, pilotowana przez Briggsa. Admirał Tovey był trochę zaskoczony wiadomościami otrzymanymi z samolotów rozpoznawczych. Piloci meldowali o odzyskaniu kontaktu jedynie z *Bismarckiem* — już bez *Prinz Eugena*. Tuż przed południem, o 11.54, admirał Lütjens przekazał radiogram do dowództwa Grupy „Zachód" o zauważeniu w pobliżu *Bismarcka* kolejnych krążących samolotów z podwoziem stałym. Na tej podstawie admirał wywnioskował, iż w pobliżu musi znajdować się wrogi lotniskowiec w osłonie kolejnego ciężkiego okrętu nieprzyjaciela. Krążące samoloty zwiadowcze z *Ark Royal* w trakcie zbliżania się do *Bismarcka* zostały — co prawda — podobnie jak wcześniej *Catalina*, ostrzelane z dział przeciwlotniczych, ale nie udało się ich odstraszyć.

W tym czasie jedynymi okrętami znajdującymi się w pobliżu niemieckiego okrętu były jednostki z zespołu „H", pod dowództwem Somervilla. Admirał Tovey nie mógł rozpocząć decydującego pojedynku bez zmuszenia *Bismarcka* do zredukowania prędkości. Ponadto z powodu kończącego się paliwa w zbiornikach musiał odwołać pancernik *Prince of Wales* i lotniskowiec *Victorious* z eskortującymi go niszczycielami. Z pościgu wycofał się też krążownik *Suffolk*. Wszystkie te jednostki skierowały się do baz w celu uzupełnienia paliwa. Ponadto admirał zarządził, aby krążownik liniowy *Renown*, znajdujący się w zespole „H", nie uczestniczył bezpośrednio w pojedynku z *Bismarckiem*. Obawiał się, że może go spotkać los podobny do *Hooda*. W końcu pozostał mu tylko lotniskowiec *Ark Royal* z bazującymi na pokładzie 30 *Swordfishami*. W porównaniu z *Victoriousem* lotniskowiec *Ark Royal* był w o wiele lepszej sytuacji. Miał na swoim pokładzie najlepszych pilotów, którzy brali już udział w wielu akcjach bojowych. Od godzin porannych lotniskowiec *Ark Royal* prowadził intensywne rozpoznanie powietrzne w sektorach północnych. Z jego pokładu wystartowało dziesięć *Swordfishów*, do których wkrótce dołączyło sześć kolejnych maszyn wyposażonych w dodatkowe zbiorniki z paliwem. Około godziny 10.30 radiotelegrafiści na *Renownie* i *Ark Royalu* przechwycili meldunek przesłany przez Briggsa o zlokalizowaniu *Bismarcka*. Kiedy okręty zespołu „H" przechwyciły wiadomość z *Cataliny*, jej dowódca, Somerville, podjął decyzję o natychmiastowym przeprowadzeniu ataku torpedowego na *Bismarcka*.

Niestety złe warunki atmosferyczne panujące na Atlantyku uniemożliwiały w tym momencie start samolotów. Jednocześnie wiceadmirał nakazał, aby znajdujący się w jego osłonie krążownik *Sheffield* zmienił dotychczasowy kurs i usadowił się za rufą *Bismarcka*. Miał on utrzymywać z nim stały kontakt, ponieważ przy stale pogarszającej się pogodzie należało się liczyć z wycofaniem samolotów rozpoznawczych, które utrzymywały kontakt z pancernikiem. Około godziny 13.50 *Sheffield* rozpoczął wykonywanie powierzonego zadania. Nie czekając na dalszy rozwój sytuacji, Tovey skierował swoje okręty w stronę *Bismarcka*. Miał nadzieję, że wiceadmirał Somervill wykorzysta lotnictwo pokładowe *Ark Royala* i zaatakuje niemiecki okręt. Była to ostatnia szansa na uszkodzenie pancernika i zmniejszenie jego prędkości. Godzinę później, o 14.50, z pokładu brytyjskiego lotniskowca wystartowało do ataku na *Bismarcka* 15 samolotów uzbrojonych w torpedy. Podczas odprawy pilotów na lotniskowcu *Ark Royal* zwrócono szczególną uwagę, że ich celem jest obniżenie prędkości pancernika. Piloci powinni skupić się na atakowaniu rufy pancernika i znajdujących się tam urządzeń sterowych oraz śrub napędowych. Po odprawie technicznej dowódca okrętu, komandor Loben E. Maund, poinformował załogi, że pomiędzy macierzystym okrętem a odległym od nich o około 40 mil na południe *Bismarckiem* nie ma na tym akwenie żadnych innych jednostek. Tymczasem nie była to prawda — za rufą pancernika po jego lewej burcie podążał jak cień krążownik *Sheffield* i to on znalazł się na drodze brytyjskich samolotów torpedowych. Konsekwencje błędnej informacji przekazanej pilotom podczas odprawy były poważne. Samoloty po nawiązaniu pierwszego kontaktu radarowego natychmiast przystąpiły do ataku. *Swordfishe* z *Ark Royala* rozpoczęły nurkowanie zza zasłony chmur w stronę *Sheffielda* i zrzuciły 11 torped, zanim przekazano na niego ostrzeżenie z lotniskowca. Tylko dzięki ciężkim warunkom atmosferycznym i defektom magnetycznych zapalników torped okręt ocalał. Większość z nich, tuż po zrzuceniu i przebyciu krótkiej drogi, eksplodowała i krążownik nie został przez żadną trafiony. Tovey był zaskoczony widomością o pechowym ataku na *Sheffielda*.

Tymczasem sytuacja paliwowa wszystkich jednostek brytyjskich powoli stawała się krytyczna. Dowództwo brytyjskie podejmowało więc wszelkie starania zmierzające do obniżenia prędkości niemieckiego okrętu. Trzeba było zyskać na czasie, by móc zatankować okręty i ściągnąć w rejon nowe jednostki brytyjskie. Tovey wiedział, że jeżeli przed nocą 26 maja prędkość *Bismarcka* nie zostanie zredukowana, to zdoła on wymknąć się brytyjskiemu pościgowi. Kolejny — i to udany — atak torpedowy na niemiecki pancernik stawał się w tej sytuacji ostatnią szansą doścignięcia go. Pancerniki *King George V* oraz *Rodney* pływały już na granicy zasięgu i posiadały paliwo tylko na powrót do bazy. Istniała jeszcze niewielka szansa w postaci niszczycieli 4. Flotylli pod dowództwem komandora Viana. Była to raczej tylko iskierka nadziei — niewielkie niszczyciele musiałyby wykonać atak torpedowy w ciągu nadchodzącej nocy i w dodatku z niedużej odległości, natomiast w przypadku bezpośredniego trafienia z *Bismarcka* z małego niszczyciela nie pozostałoby po prostu nic.

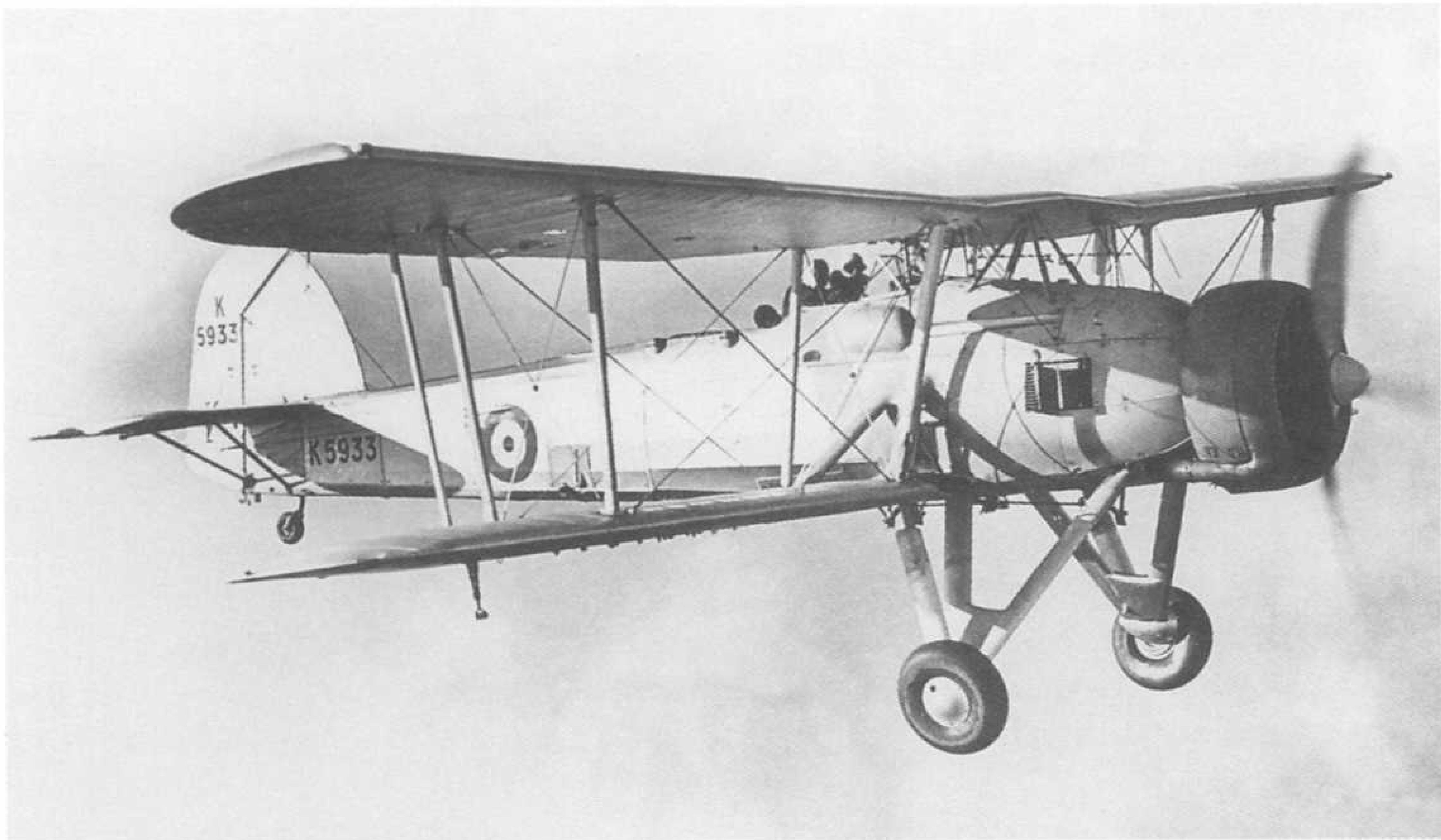
O godzinie 18.20 po stronie brytyjskiej admirał Tovey przekazał Somervillowi kolejną złą wiadomość: jeżeli prędkość *Bismarcka* nie zostanie zmniejszona przed północą, to *King George V* przerwie dotychczasowy pościg i zawróci w stronę bazy. Pancernik *King George V* z admirałem Toveyem na pokładzie płynął za *Bismarckiem* od Cieśniny Duńskiej aż do tej chwili, przez cztery dni i noce, przepływając

***Swordfishe* na pokładzie *Victoriousa* w dniu 24 maja 1941 roku, w oczekiwaniu na rozkaz startu do ataku na *Bismarcka*.**

Fairey *Swordfishes* on board of HMS *Victorious*, waiting for the start to attack *Bismarck*, on May 24, 1941.

(IWM)





Powyżej: Powolny samolot torpedowy Fairey *Swordfish*, z racji swojej archaicznej konstrukcji nazywany był potocznie „tobołkiem".

Above: The slow but agile for her size, British Fairey *Swordfish* torpedo-bomber was nicknamed a "Stringbag" for her antiquitated looks.

(IWM)

120

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.5.41		Nach den Aussagen der Überlebenden war "Bismarck" am 25.5., nachmittags dabei, einen 2.Schornstein aufzurichten. Die Aufstellung gelang jedoch nicht, da das später einsetzende ständige Fühlunghalten durch Flugzeuge das Schiff in dauernde Alarmbereitschaft brachte und die Arbeiten am 2.Schornstein erschwerte.
1200 Uhr		Ansprache des Flottenchefs an die Besatzung "Bismarck" Den Aussagen der Überlebenden wird folgendes entnommen: "Soldaten vom Schlachtschiff "Bismarck!" Ihr habt Euch großen Ruhm erworben! Die Versenkung des Schlachtkreuzers "Hood" hat nicht nur militärischen, sondern auch moralischen Wert, denn "Hood" war der Stolz Englands. Der Feind wird nunmehr versuchen, seine Streitkräfte zusammenzuziehen und auf uns anzusetzen. Ich habe daher "Prinz Eugen" gestern Mittag entlassen, damit er eigenen Handelskrieg im Atlantik führt. Ihm ist es gelungen, dem Feind zu entweichen. Wir dagegen haben Befehl erhalten, in Anbetracht der erhaltenen Treffer einen französischen Hafen anzulaufen. Auf dem Wege dorthin wird sich der Feind sammeln und uns zum Kampf stellen. Das Deutsche Volk ist bei Euch und wir werden schießen bis die Rohre glühen und bis das letzte Geschoß das Rohr verlassen hat. Für uns Soldaten heißt es jetzt "Siegen oder Sterben!"
		Nach dieser Ansprache des Flottenchefs, welcher die Besatzung über Lage des Schiffes und Absichten der Führung orientierte, soll die bis dahin ausgezeichnete Stimmung der Besatzung eine gewisse Einbuße erlitten haben.

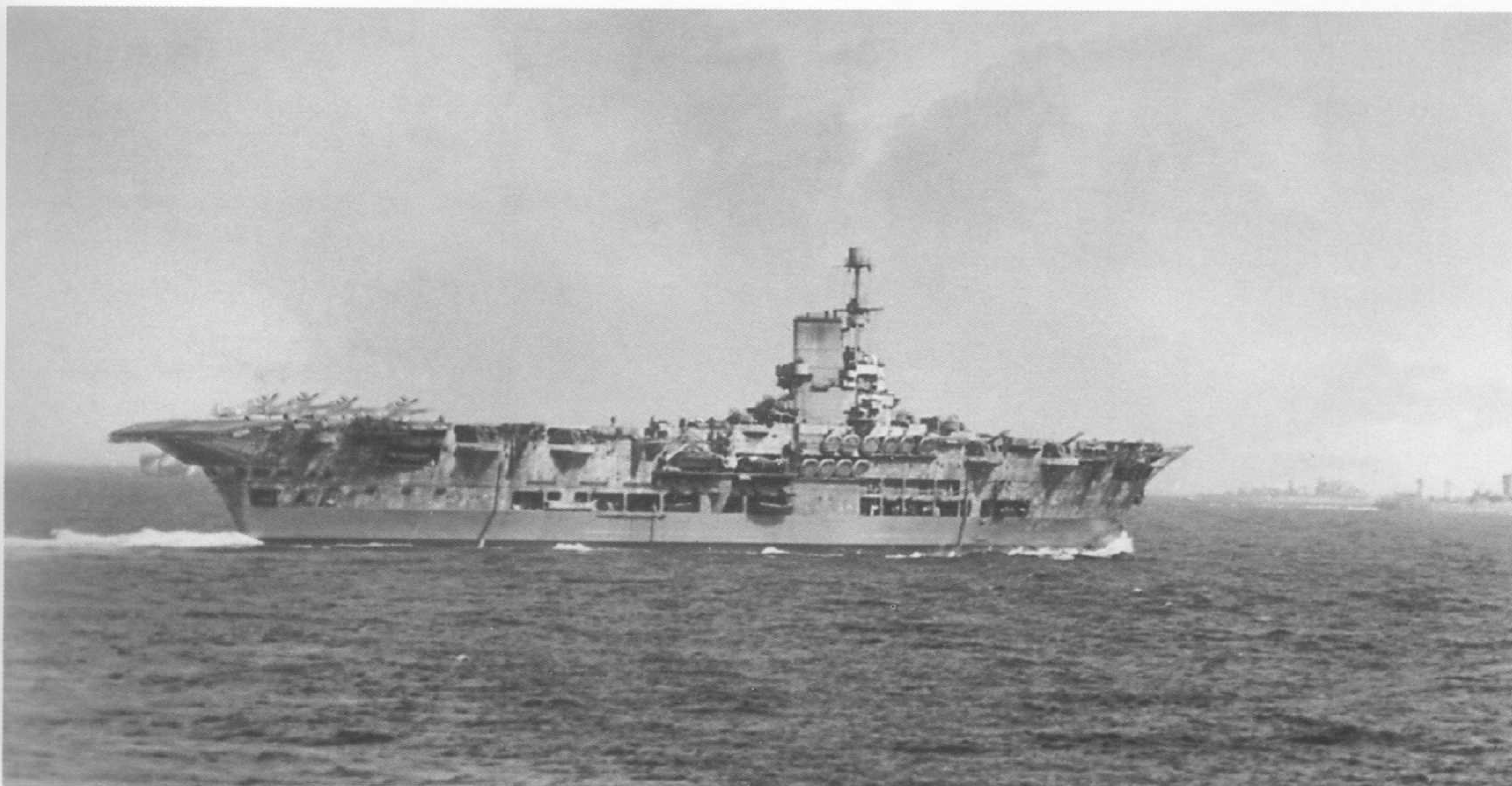
w sumie ponad 2000 mil morskich. Decyzja o odwołaniu okrętu była bolesna, ale nie było innego wyjścia. Admirałowi pozostał już tylko *Rodney*, który mógł się zmierzyć z niemieckim pancernikiem w bezpośrednim pojedynku i który wraz ze swoimi niszczycielami osłony nadal kontynuował pościg za *Bismarckiem*. Po otrzymaniu tej wiadomości Somerville postanowił ponownie przeprowadzić atak torpedowy. Na lotniskowcu *Ark Royal* przygotowywano się do kolejnego uderzenia na *Bismarcka*. Tym razem wymieniono w torpedach zapalniki magnetyczne na bardziej niezawodne zapalniki kontaktowe. Pierwszy start samolotów zaplanowano na godzinę 18.30, ale dopiero o 19.15 udało się ustawić *Ark Royala* pod wiatr i rozpocząć procedurę startową. Z jego pokładu wystartowała formacja lotnicza złożona z 15 *Swordfishów*, które po 45 minutach lotu w ciężkich warunkach atmosferycznych zjawiły się nad *Sheffieldem*.

Pierwsze naprowadzenie samolotów torpedowych na *Bismarcka* nie powiodło się, więc po około 30 minutach ponownie zostały przez niego naprowadzone na cel. Dochodziła godzina 20.30, kiedy na niemieckim pancerniku ogłoszono alarm przeciwlotniczy. Z pokładu okrętu zauważono zbliżającą się w jego stronę formację 16 samolotów, lecącą na wysokim pułapie. Samoloty przeformowały szyk i o godzinie 20.47 rozpoczęły pierwsze skoordynowane uderzenie. Nad okręt nadlatywały w dwu- i trzysamolotowych formacjach. Ponownie tego dnia *Bismarck* rozpoczął silną obronę przeciwlotniczą, do której wkrótce przyłączyły się działa artylerii głównej i średniej. Strzelano w stronę zbliżających się samolotów torpedowych na poziomie lustra wody, bowiem spodziewano się, że gejzery wody spowodują załamanie się ataku lub co najmniej uszkodzą samoloty. Nadlatujące na niskim pułapie ze wszystkich stron brytyjskie samoloty znajdowały się w kącie martwym dział średniej i ciężkiej artylerii. Tylko w ograniczonym stopniu mogły prowadzić do nich ogień działka przeciwlotnicze kalibru 37 i 20 mm. *Swordfishe* po zrzuceniu torpedy bardzo szybko wycofywały się poza zasięg artylerii pancernika. W sumie cały atak trwał około 15 minut, podczas których *Bismarck* starał się wyminąć zrzucone w jego kierunku torpedy. Na przemian: to zwiększał gwałtownie prędkość, to zmieniał kurs, prowadząc systematyczny ogień przeciwlotniczy do nadlatujących samolotów. Efektem brytyjskiego ataku było trafienie pancernika przez dwie torpedy, których eksplozje nastąpiły szybko po sobie. Kiedy atak zbliżał się ku końcowi, nastąpiła detonacja torpedy w okolicach rufy.

Strona ze zrekonstruowanych dzienników okrętowych *Bismarcka*. Pod datą 25 maja 1941 roku, widnieje zapis dotyczący dobudowania atrapy drugiego komina oraz tekst adm. Lütjensa do załogi okrętu.

A page from the reconstructed *Bismarck* log book. On May 25, 1941, there is a note on erecting a false second smokestack and a text of an address, read to the crew by RAdm Lütjens.

(Bundesarchiv)



Brytyjski lotniskowiec *Ark Royal*. Doświadczeni piloci samolotów z tego okrętu przyczynili się do uniemożliwienia ucieczki *Bismarckowi*, zmniejszając jego prędkość na skutek trafień torpedami w okolice rufy.

British aircraft carrier HMS *Ark Royal*. Experienced pilots from this ship precluded the *Bismarck's* escape, hitting her stern with several torpedoes and slowing her down.

(IWM)

Woda natychmiast zalała lewy tunel wału śrubowego. Druga uderzyła obok niej i eksplodowała na niepancerzonej burcie okrętu. Podmuch eksplozji zerwał poszycie kadłuba i spowodował zalewanie przedziału maszyny sterowej oraz blokadę sterów. Zerwane poszycie uniemożliwiało naprawę unieruchomionych sterów, które ostatecznie zacięły się od wstrząsu w położeniu 12 stopni na lewą burtę. Pancernik zwiększył przechył na burtę i kontynuował obrót. Krążownik *Sheffield* wykorzystał powstałe zamieszanie i zbliżył się do pancernika. *Bismarck* wystrzelił w jego stronę kilka salw, które okazały się jednak za krótkie. Brytyjski krążownik natychmiast obrócił się i zwiększył prędkość, a następnie postawił zasłonę dymną. Po wykonaniu tego manewru niemiecki pancernik przerwał ogień. Od wstrząsu eksplodujących torped gwałtownie zamknięty został zawór bezpieczeństwa w pomieszczeniu prawoburtowych silników *Bismarcka*, a silniki główne natychmiast przestały pracować. Podmuch podniósł rufę pancernika, a on sam zakołysał się kilkakrotnie na fali. Przez okręt z wolna przeszły wibracje. Do centrum kontroli uszkodzeń dotarł meldunek z rufy o trafieniu torpedą. W końcu udało się otworzyć zawór bezpieczeństwa i para uruchomiła ponownie silniki główne. Poszycie podłogi w pomieszczeniu środkowej siłowni wypaczyło się i wystawało około pół metra powyżej poziomu. Na domiar złego, przez uszkodzony lewoburtowy tunel wału do siłowni wdzierała się woda. Na całym okręcie zespoły przeciwawaryjne natychmiast przystąpiły do usuwania uszkodzeń. Zespół kontroli uszkodzeń nr 1, pod dowództwem starszego maszynisty sztabowego W. Schmidta, zajął się uszkodzeniami w rejonie rufy. Dokonana przez nich inspekcja odkryła potężną dziurę w kadłubie. Była ona tak wielka, że woda morska od razu zalała wszystkie trzy pomieszczenia maszyny sterowej. Znajdująca się tam obsługa została zmuszona do natychmiastowego opuszczenia stanowisk. Woda w tych pomieszczeniach podniosła się wysoko i przelewała się przez nie w dół i w górę, w rytm przechyłów okrętu. Nie udało się nawet zbadać uszkodzeń mechanizmu sterowego. Opancerzony właz nad maszyną sterową został zamknięty. Nie chroniło to jednak sąsiednich pomieszczeń od zalewania wodą, która dostawała się wszędzie przez tunele okablowania i szczeliny powstałe w grodziach poprzecznych. Próba przepompowania wody z III przedziału także się nie powiodła, z powodu braku elektryczności w tej części okrętu. Pod nadzorem dwóch inżynierów okrętowych, kapitana G. Junacka i porucznika H. Gise'a, drużyny awaryjne, w asyście cieśli okrętowych, przystąpiły do pracy. Gródź poprzeczna od zejściówki do urządzeń sterowych została podstemplowana. Grupy przeciwawaryjne dostały się przez wyjście awaryjne aż do luk nad urządzeniami sterowymi. Próbowano dotrzeć pod wodą na górny międzypokład, aby rozsprzęglić napęd sterów głównych. Niestety próby zakończyły się niepomyślnie i ostatecznie zamknięto luk. Kolejna próba sterowania ręcznego nie przyniosła spodziewanych efektów. Wyznaczeni do tego marynarze, gdy dotarli do pomieszczeń, zastali je całkowicie zatopione. Dopiero po paru godzinach, dzięki wspólnym wysiłkom, udało się rozłączyć jeden ze sterów, drugi jednak pozostał nadal wychylony w zablokowanym położeniu. Przez ten czas pancernik zdążył już mimowolnie wykonać półokrąg. Zmienił dotychczasowy kurs z południowo-wschodniego na północno-zachodni i nieuchronnie zbliżał się do przeciwnika. Dowódca okrętu, komandor Lindemann, próbował różnych możliwości sterowania kierunkiem obrotów wałów, aby *Bismarck* powrócił na właściwy kurs. Wykonywanie jego rozkazów w siłowni było dość skomplikowane — okręt był cały czas w gotowości bojowej i wszystkie drzwi wodoszczelne były zamknięte. Temperatura wkrótce podniosła się do około 50°C i praca w tych warunkach była bardzo utrudniona — należy zdawać sobie sprawę, że obsługa pracowała w skórzanych ubiorach roboczych. Jedynym sukcesem, jaki udało się odnieść Lindemannowi podczas tych prób, było obrócenie pancernika pod wiatr i powrót na kurs północno-zachodni. Szczęśliwie dla okrętu, podczas ataku nie zostały uszkodzone jego śruby napędowe i pancernik zachował możliwość niewielkiego manewrowania. Zwołano w tej kwestii naradę, podczas której zasugerowano dowódcy, aby nurkowie odcięli na zewnątrz kadłuba zablokowane stery lub zmienili ich położenie; całkowite pozbycie się sterów byłoby właściwie równoważne sytuacji, w której są one zablokowane w położeniu środkowym. Można by też sterować okrętem przy pomocy obrotu śrub napędowych. Główny inżynier, kmdr ppor. Walter Lehman, oraz jego zastępcy byli przekonani, że jest to możliwe do wykonania. Istniał jeszcze jeden niewielki problem — znalezienie ochotników, którzy byliby w stanie wykonać takie zadanie. Morze było wzburzone, a w okolicy steru, gdzie prąd wody był bardzo silny, nie było możliwości zaczepienia się nurka. Nawet najbardziej doświadczony nurek opuszczony na linie bezpieczeństwa będzie miał poważne problemy z jego wykonaniem, nie wspominając już o wielkim ryzyku takiego przedsięwzięcia. Była to jedna z niewielkich szans, jakie pozostały pancernikowi. Tak czy inaczej, propozycja została odrzucona, między innymi z powodu braku



odpowiedniego lekkiego sprzętu nurkowego. Na pancerniku znajdowały się jedynie aparaty oddechowe, wykorzystywane przez załogę okrętu podwodnego do awaryjnego opuszczania zanurzonego U–Boota. Możliwość odstrzelenia sterów od wewnątrz odrzucono jako zbyt ryzykowną — niekontrolowana eksplozja mogłaby uszkodzić znajdujące się w pobliżu śruby oraz rufową partię kadłuba.

Wkrótce powstał nowy pomysł przywrócenia sterowności pancernika. Na śródokręciu, w okolicach hangaru głównego, część załogi próbowała przyspawać do prawej burty kadłuba coś w rodzaju pomocniczego steru. Zdecydowano się na wyjęcie bramy hangaru głównego i zanurzeniu jej na odpowiedniej głębokości. Ten pomocniczy ster miał być odchylony o kąt 15 stopni, co odpowiadałoby wychyleniu rufowego steru o 12 stopni. Jego przyspawanie miało zrównoważyć zaklinowany w pozycji lewoburtowej ster i umożliwić dalsze sterowanie przy użyciu śrub okrętowych. Niestety, z powodu złych warunków atmosferycznych również i z tej opcji zrezygnowano.

Po zakończeniu drugiego ataku przez *Swordfishe*, około godziny 21.30 dowódca formacji lotniczej, komandor podporucznik Tim Code, przekazał wstępny raport na *King George V* o braku jakichkolwiek trafień *Bismarcka*. Była to ostatnia szansa, jaką miał Tovey, aby zatrzymać niemiecki pancernik. Krótko potem krążownik *Sheffield* przekazał interesujący raport o zmianie dotychczasowego kursu *Bismarcka* na północno-zachodni. Brytyjski admirał nie mógł uwierzyć, że niemiecki okręt płynie prosto w jego kierunku. Początkowo myślał, że komandor Charles Larcom pomylił się i błędnie podał kurs pancernika. Jednak informacja została wkrótce potwierdzona przez samoloty rozpoznawcze, które leciały z tyłu za *Bismarckiem*. Jedynym racjonalnym wytłumaczeniem sytuacji było założenie, że pancernik otrzymał jednak trafienie torpedą i jest poważnie uszkodzony. Natychmiast skierowano pancerniki *King George V* i *Rodney* w kierunku południowym — w stronę *Bismarcka*. Około godziny 22.30 na pokład lotniskowca *Ark Royal* powróciły samoloty. W czasie krótkiej narady komandora Maunda z pilotami przekazano komandorowi informację o zauważeniu trafienia w okolicach śródokręcia pancernika. W zapadających ciemnościach powróciły ostatnie samoloty zwiadowcze śledzące *Bismarcka* i od tej chwili Tovey nie mógł już liczyć na żadne informacje na temat przeciwnika. Jedyny kontakt z nim utrzymywały niszczyciele komandora Philipa Viana. Uszkodzony *Bismarck* płynął powoli w kierunku brytyjskich okrętów i Tovey rozkazał zmienić kurs swoich jednostek, aby uniknąć kolizji z niemieckim okrętem podczas nadchodzącej ciemnej nocy. Około godziny 22.30 pancernik *Rodney* zmienił dotychczasowy kurs jeszcze bardziej na północ, a następnie na zachodni.

Brytyjski pancernik *Rodney* — jeden z głównych uczestników ostatniego boju *Bismarcka*. Zdjęcie pochodzi z okresu późniejszego — z września 1941 roku.

British battleship HMS *Rodney* — one of the prime participants in the *Bismarck's* last stand. This is a later (September, 1941) photograph.

(IWM)





Powyżej: niedoszła ofiara własnego lotnictwa pokładowego — brytyjski ciężki krążownik *Sheffield*.

Would-be victim of friendly fire from the carrier aviation — British heavy cruiser HMS *Sheffield*.

(IWM)

Nieco później Tovey otrzymał meldunek od dowódcy zespołu „H", wiceadmirała Somerville'a, że prawdopodobnie pancernik otrzymał drugie trafienie torpedą w okolicach rufy po prawej burcie. Ponadto przekazał, że *Bismarck* musiał mieć uszkodzone wały lub śruby, ponieważ przez dłuższy czas nie wykonywał żadnych manewrów. Krótko przed godziną 01.00 w nocy admirał Tovey otrzymał ostatni raport pochodzący z rozpoznania lotniczego. Podawał on, że po wykonaniu ataku torpedowego *Bismarck* wykonał dwa pełne koła i skierował się na północ. Podczas narady ze swoimi oficerami Tovey rozważał wszystkie możliwe warianty naprawy uszkodzeń *Bismarcka*, jakie mogły zostać wykonane na okręcie po otrzymaniu przez niego trafienia w maszynę sterową. Choć szansę takiego trafienia są zwykle niewielkie, mogło się to przytrafić *Bismarckowi*. Wkrótce Tovey przesłał wiadomość Somervillowi, aby ten utrzymywał się ze swoim zespołem w odległości 20 mil morskich za niemieckim okrętem. Obawiał się, że na

Strona ze zrekonstruowanych dzienników okrętowych *Bismarcka*. Pod datą 26 maja 1941 roku, godzina 20.30, widnieje zapis o trafieniu *Bismarcka* dwiema torpedami zrzuconymi przez *Swordfishe* z lotniskowca *Ark Royal*.

A page from the reconstructed *Bismarck* log book. On May 26, 1941, 2030 hrs, there is a note on two torpedoes from the HMS *Ark Royal* Swordfishes hit the *Bismarck*.

(Bundesarchiv)

36 136

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse

26.5.41
2007 Uhr

F.T. Uhrzeitgruppe 1925 von Gruppe West an Flotte v 54:

"Auf 24,9 Meter mit Lautstärke 3 bis 4 um 1903 Uhr folgendes Kurzsignal aufgenommen: Brennstofflage dringend, wann kann ich mit Ergänzung rechnen.
Flottenchef
Inhalt erscheint unverständlich, da Gruppe genügend Brennstoff annimmt."
Gruppe West

Es ist im ersten Teil die inhaltliche Bestätigung auf das um 1903 Uhr abgesetzte Kurzsignal vom Flottenchef. Später wird klar, daß die Ausdrucksmöglichkeit des Kurzsignalheftes zu dieser Form der Meldung führte. An sich wollte der Flottenchef wohl nur melden, daß die Brennstofflage dringend wäre.

20 23 Uhr

Kr Kr F.T. Uhrzeitgruppe 1954 von Gruppe West an Flotte v 57:
"U 48 in B F 71 hat Befehl, mit Höchstfahrt auf Sheffield zu operieren."
Gruppe West

2030 Uhr

Wetter stark bewölkt Fahrtstufe 24 sm
hoher Seegang

Nach Aussagen der Überlebenden wurden gegen 2030 Uhr 16 feindliche Flugzeuge in großer Höhe über der "Bismarck" gemeldet, die sich wahrscheinlich über den Wolken zu einem Angriff formierten. Es wurde "Fliegeralarm" gegeben, jedoch trat die Abwehr nicht in Tätigkeit. Kurze Zeit später seien dann aus allen Richtungen ca. 35 Flugzeuge im Sturzflug aus den Wolken gestoßen und hätten unter schneidigem Einsatz ihren Angriff auf "Bismarck" geflogen. Die gesamte Abwehr des Schiffes, einschließlich der S.A. und M.A. trat in Tätigkeit und es sei gelungen, 7 der angreifenden Feindmaschinen abzuschießen. Während des Angriffs wurden 2 starke Erschütterungen im Schiff wahrgenommen, die von 2 Torpedotreffern herrührten.

mniejszym dystansie *Renown* będzie narażony na celny ogień wyśmienitych niemieckich artylerzystów, którzy już pokazali swoje umiejętności w pojedynku z *Hoodem*. Około godziny 02.30 admirał Tovey rozkazał, aby niszczyciele komandora Viana wystrzeliwały flary oświetlające, aby pomóc w dokładniejszym określeniu aktualnej pozycji *Bismarcka*. Niestety wyjątkowo ciemna noc oraz szkwał pokrzyżowały te plany i Tovey nie mógł być pewien pozycji wroga. Postanowił więc poczekać około dwóch godziny, aby rozpocząć pojedynek w świetle nadchodzącego dnia.

Atak niszczycieli komandora Philipa Viana

Wraz ze zbliżaniem się do wybrzeży francuskich brytyjskich okrętów wzrosło zagrożenie ze strony niemieckich U–bootów. Martwiło to Toveya, ponieważ od poprzedniego dnia jego flagowy *King George V* płynął bez osłony niszczycieli, które musiały zawrócić z powodu braku paliwa. Jedyną nadzieją był *Rodney* ze swoimi trzema niszczycielami. Nie dotarł on jeszcze do okrętu flagowego i trudno było przewidzieć, na jak długo wystarczy im zapasu paliwa. Pod wieczór 25 maja admirał Tovey poprosił Admiralicję o nową osłonę niszczycieli dla swoich pancerników: *King George V* oraz *Rodney*. Niestety nie było to takie łatwe — większość okrętów brytyjskich miała już prawie puste zbiorniki paliwa i była w drodze do macierzystych baz. Jako jedyne znajdowały się pobliżu niszczyciele 4. Flotylli, eskortujące konwój WS–8B. Poprzedniego dnia były one w odległości około 300 mil morskich od pancernika *King George V* i otrzymały rozkaz przyłączenia się do niego następnego dnia rano. W nocy 26 maja o godzinie 02.00 komandor Vian otrzymał rozkaz, aby niszczyciele *Sikh* i *Zulu*, razem z jego flagowym *Cossakiem*, stanowiły osłonę pancernika *King George V*, a niszczyciele *Maori* i *Piorun* przyłączyły się do *Rodneya*. Niezwłocznie niszczyciele opuściły konwój. W trakcie tego rejsu odebrały sygnał nadany przez *Catalinę*, która odnalazła *Bismarcka*. Po przeliczeniu pozycji okazało się, że niszczyciele *Piorun* i *Maori* znajdują się najbliżej pancernika.

Z maksymalną prędkością popłynęły więc w kierunku nieprzyjaciela, jednak nie mogły utrzymać maksymalnej prędkości z powodu silnego wiatru i wzburzonego morza. Około 22.00 niszczyciele zauważyły ostrzeliwanego przez Niemców *Sheffielda*. Po otrzymaniu od niego dokładnej pozycji skierowały się na przechwycenie przeciwnika. Około 22.30 oba brytyjskie niszczyciele odnalazły niemiecki okręt. Na *Bismarcku* ogłoszono kolejny alarm bojowy. Działa artylerii głównej i średniej przygotowane były na otwarcie ognia. O godzinie 22.42 *Bismarck* wystrzelił w stronę *Pioruna* trzy salwy z odległości 12.500 metrów, które ciasno obramowały polski okręt. W ciągu półgodzinnego ostrzeliwania przez *Bismarcka* niszczyciela starał się on zmniejszyć dystans pomiędzy nimi, aby wykorzystać ten moment na odpalenie torped. Jednak przy wzburzonym morzu było to bardzo trudne.

Zapadające ciemności, padający deszcz oraz chmury utrudniały obserwację celu z *Bismarcka* oraz miejsca upadku każdej salwy. Ogień prowadzony przez I oficera, komandora Albrechta, był na tyle skuteczny, na ile pozwalały mu na to wszystkie warunki. Jednak należy stwierdzić, że większość salw była dobrze zgrupowana w celu. Zmuszało to niszczyciele do natychmiastowego wycofywania się na bezpieczną odległość. W tym czasie brytyjskie niszczyciele przeprowadzały indywidualne ataki torpedowe, które nie dawały nadziei na uzyskanie jakiegokolwiek trafienia. Łącznie wystrzelono w stronę Niemców 16 torped, cały czas znajdując się pod ostrzałem artylerii głównej *Bismarcka*. Odłamki eksplodujących w pobliżu pocisków lądowały na niewielkich nadbudówkach niszczycieli. Około godziny pierwszej w nocy brytyjskie okręty zakończyły definitywnie swoje próby zmniejszenia jego prędkości. Otrzymały jednak rozkaz utrzymywania podczas nadchodzącej nocy stałego kontaktu z *Bismarckiem* oraz — co było ważniejszym zadaniem — wystrzeliwania flar oświetlających. Niektóre flary wiatr zniósł nad pancernik, dobrze go oświetlając. Była to kolejna nadarzająca się okazja do wykonania ponownego ataku torpedowego. I tym razem, tak jak poprzednio, nie było niestety zadnych efektów.

Podczas prób uniknięcia wystrzelonych torped „manewrujący" przy pomocy obrotów wałów *Bismarck* starał się utrzymać przy zablokowanym sterze w miarę prosty kurs bojowy. Obciążenia maszyn po-

Drugi uczestnik ostatniego pojedynku *Bismarcka*, okręt flagowy adm. Tovey'a — pancernik *King George V*.
Another *Bismarck's* last stand main participant, Tovey's flagship HMS *King George V*.

(IWM)



nad dopuszczalne normy oraz gwałtowne zmienianie obrotów od „całej naprzód" do „całej wstecz" przyczyniły się do zastopowania prawoburtowej turbiny. Pierwsze próby podniesienia pary i jej uruchomienia nie przyniosły pożądanych rezultatów. Dopiero skierowanie całej pary z maksymalnym ciśnieniem w dysze turbiny uruchomiło ją ponownie. Jednak od tego momentu prędkość niemieckiego pancernika powoli, lecz systematycznie zmniejszała się. *Bismarck* rozwijał „bojowo" 10–12 węzłów, przy maksymalnych 31 węzłach. O trzeciej nad ranem niszczyciele zaprzestały wystrzeliwania flar oświetlających. Okazało się to dla nich zbyt niebezpieczne. *Bismarck* natychmiast kierował swoją artylerię średnią na niszczyciel, który strzelał flary, uzyskując szybko nakrycie celu. Dalsze strzelanie mogło się więc zakończyć poważnymi uszkodzeniami lub wręcz zatopieniem. Dopiero około 06.00 niszczyciele brytyjskie zostały ponownie zauważone z pokładu pancernika — i to w momencie, gdy prawie wszystkie znajdowały się dookoła niego. Ich kolejne ataki torpedowe, wykonane o brzasku, znów nie przyniosły żadnych trafień. Również ogień prowadzony z *Bismarcka* nie był na tyle skuteczny, aby wyrządzić niszczycielom szkody. Około godziny 07.08 *Bismarck* nieoczekiwanie zwiększył prędkość do 12 węzłów, ale okręt dalej był niesterowy i płynął w kierunku północnym. Komandor Lindemann rozkazał zatrzymanie silników i po chwili ponowne ich uruchomienie — prawdopodobnie chodziło o wykorzystanie wiatru i fal do zmiany niekorzystnego kursu, który nieuchronnie wiódł w stronę Brytyjczyków.

Ostatnie godziny na mostku pancernika

Po ataku samolotów admirał Lütjens przesłał o godzinie 21.05 meldunek do Grupy „Zachód" o trafieniu torpedą w rufę pancernika w kwadracie BE 6192. Po rozmowie z komandorem Lindemannem i głównym mechanikiem — Lehmanem — admirał Lütjens znał już dokładnie całą sytuację na okręcie. Krótko potem, o godzinie 21.15, nadał kolejny meldunek radiowy o trafieniu torpedą w śródokręcie oraz o niesterowności pancernika. W międzyczasie otrzymał informację z Grupy „Zachód", pochodzącą z Dowództwa U-Bootów, o wykryciu przez nie jednego pancernika i jednego lotniskowca. Krótko potem, o godzinie 21.40, Lütjens nadał do OKM i Grupy „Zachód" dramatyczny meldunek, w którym zawiadamiał, że pancernikiem nie można manewrować, lecz *Bismarck* będzie walczył do ostatniego pocisku.

Tymczasem pod pokładem trwały gorączkowe próby naprawienia uszkodzonych sterów i podniesienia ciśnienia pary. Na mostku pancernika dowódca — komandor Lindemann — zastanawiał się nad innymi możliwościami manewrowania uszkodzonym okrętem. Jednocześnie na mostku admiralskim Lütjens prowadził systematyczny nasłuch meldunków radiowych przesyłanych pomiędzy poszczególnymi dowództwami. O godzinie 22.05 Grupa „Zachód" przekazała admirałowi informację, że osiem okrętów podwodnych, znajdujących się w kwadracie BE 6192, otrzymało rozkaz udzielenia mu pomocy. Półtorej godziny później Lütjens przesłał kolejny meldunek radiowy: „*Bismarck* jest okrążony przez *Renowna* i lekkie siły brytyjskie." Krótko po godzinie 23.00 z Grupy „Zachód" nadano meldunek o przeprowadzeniu przez Luftwaffe w dniu 27 maja rozpoznania lotniczego pomiędzy 46° a 48° 30' oraz w północnym sektorze Brestu. Wiadomość została przejęta na pancerniku o godzinie 23.45, a w tym samym czasie w Grupie „Zachód" odebrano wysłaną trochę wcześniej, bo o godzinie 21.40, dramatyczną informację o sytuacji *Bismarcka*. Później admirał Lütjens przekazał osobisty meldunek do Adolfa Hitlera, w którym zapewnił go o walce pancernika do ostatniego pocisku oraz o tym, że wierzy on w ostateczne zwycięstwo Niemiec. Tuż przed północą przesłał wiadomość o tym, że pancernik jest w stanie bronić się sam, ponieważ jego zespoły napędowe są nietknięte. Zaznaczył jednak, że okręt nie reaguje na sterowanie silnikami głównymi. Po północy, o godzinie 00.14, dowódca Kriegsmarine, admirał Reader, przesłał meldunek radiowy do admirała Lütjensa na *Bismarcku*. Życzył mu sukcesów w jego dalszej ciężkiej walce. Przez całą noc dowództwo okrętu starało się na bieżąco informować załogę o tym, co dzieje się dookoła. Wiadomości przekazywano na stanowiska bojowe przez głośniki i wewnętrzną sieć telefonów tak często, jak było to możliwe. Odczytywano przyjęte przez okręt radiogramy. Po godzinie 01.13 wysłano z Grupy „Zachód" następną wiadomość — w porcie przygotowano już holowniki, które pomogą pancernikowi dotrzeć do portu w przypadku braku paliwa lub unieruchomienia maszyn. Ponadto doniesiono o znajdujących się w pobliżu trzech Focke–Wulfach 200 *Condor* oraz o starcie między godziną 05.00 a 06.00 trzech grup bombowców. Po pół godzinie Grupa „Zachód" przesłała kolejny meldunek, tym razem o planowanym wypłynięciu o godzinie 05.00 rano zbiornikowca *Ermland* z La Pallice. *Ermland* miał pomóc *Bismarckowi* w dopłynięciu do portu. Sześć minut później Lütjens otrzymał osobisty meldunek od Adolfa Hitlera. W drugiej części tego przekazu Führer podziękował mężnej załodze pancernika za spełnienie swoich obowiązków wobec ojczyzny. O godzinie 02.17 Lütjens w przesłanym do wielkiego admirała Readera radiogramie rekomendował do odznaczenia krzyżem żelaznym komandora porucznika Schneidera — za zatopienie *Hooda*. Po ponad godzinie przyszło potwierdzenie nadania kmdr. Schneiderowi tego odznaczenia przez samego Adolfa Hitlera.

27 maja admirał Lütjens nie miał już złudzeń co do dalszych losów pancernika. Wiedział, że nie ma możliwości ocalenia okrętu. Postanowił uratować i przesłać do Francji dziennik okrętowy pancernika i filmy z bitwy z *Hoodem*. Rano, pomiędzy godziną 05.00 a 06.00, jeden z wodnosamolotów pokładowych Ar 196 został przygotowany do katapultowania. Pancernik zwiększył „maksymalnie" szybkość i wykonał zwrot, ustawiając się prawoburtową katapultą pod wiatr, aby ułatwić start wodnosamolotu. Okazało się jednak, że mechanizm hydraulicznego wysuwania katapulty jest wygięty; ponowna próba nie przyniosła rezultatu. Katapulta została uszkodzona odłamkami pocisku, który podczas bitwy w Cieśninie Duńskiej trafił w łódź komunikacyjną. Z braku czasu na jej naprawę wodnosamolot został przesunięty na jej koniec, a następnie wyrzucony za burtę.

O godzinie 05.42 Grupa „Zachód" poinformowała o starcie samolotów, które przeprowadziły rozpoznanie pogody w godzinach 04.45–05.15. Przewidziano też start trzech grup bombowców z lotnisk francuskich o godzinie 05.30. Ten sygnał został odebrany na okręcie około godziny 06.08. Tymczasem zmieniły się warunki pogodowe. Z lotnisk francuskich o godzinie 05.20 rozpoczęły start bombowce. Według szacunkowych obliczeń powinny znaleźć się w okolicach pancernika około godziny 09.00. Meldunek radiowy o ich starcie wysłany z Grupy „Zachód" dotarł na *Bismarcka* około godziny 07.57. Brak możliwości naprawienia defektu katapulty i — co za tym idzie — przesłania dziennika drogą powietrzną zmusił Lütjensa do innego rozwiązania. O go-



Brytyjski „cień“ w ostatniej akcji *Bismarcka* — ciężki krążownik *Sheffield*.
British heavy cruiser HMS *Sheffield*, shadowing the *Bismarck* in her last action. *(IWM)*

dzinie 07.10 wysłał on drogą radiową do Grupy „Zachód” prośbę o przysłanie U–Boota, który zabierze dziennik okrętowy i inne ważne dokumenty. Niecałą godzinę później, o 08.01, admirał Lütjens otrzymał wiadomość, że U–556, znajdujący się w kwadracie BF 4335 — a więc najbliżej pancernika — wkrótce przypłynie po dziennik okrętowy. W tym okresie U–556 pływał pod dowództwem kapitana H. Wohlfartha. To on właśnie otrzymał sygnał z poleceniem przejęcia dokumentów z *Bismarcka*. Jednak brak paliwa uniemożliwił jego jednostce przeprowadzenie tej akcji. Około godziny 06.30 Wohlfarth zauważył U–74 pod dowództwem Kapitanleutnanta F. Kentrata. Przekazał mu misję nawiązania kontaktu z *Bismarckiem*, podając jego aktualną pozycję.

Ostatnia bitwa *Bismarcka*

O godzinie 07.53 krążownik *Norfolk* przekazał na *Rodneya*, który nadciągnął właśnie na miejsce akcji, sygnał o uzyskaniu kontaktu z *Bismarckiem*. Dowódca krążownika, komandor A. J. L. Phillips, poinformował Toveya, że niemiecki pancernik jest w namiarze 130°, w odległości 16 mil morskich. Dobrze pamiętający pojedynek w Cieśninie Duńskiej *Norfolk* trzymał się w bezpiecznej odległości, oczekując na przybycie pancerników. Tymczasem na pokładzie *Bismarcka* załoga po śniadaniu przygotowywała się do ostatecznej bitwy. Przed godziną 08.15 *Bismarck* został przykryty na krótko przez nadchodzący szkwał. Pięć minut później płynące kursem 110 stopni brytyjskie pancerniki zauważyły na horyzoncie maszty *Norfolka*. Tovey uświadomił sobie, że znajduje się jeszcze za daleko na północ, więc zmienił dotychczasowy kurs jeszcze bardziej na południe. Z zachodu zbliżał się ciężki krążownik *Dorsetshire*. Poprzedniego dnia osłaniał on konwój płynący na północ. Po przechwyceniu radiogramu nadanego przez *Catalinę* dowódca komandor B. C. S. Martin zmienił kurs i skierował się na przechwycenie *Bismarcka*. Kiedy nieoczekiwanie pojawił się na palcu boju, okręty Toveya wzięły go początkowo za *Prinz Eugena*. Jednak po wymianie sygnałów wszystko się wyjaśniło.

Zespół brytyjskich pancerników zbliżał się na spotkanie z *Bismarckiem* kursem 110 stopni. Na czele szyku płynął *King George V*, zaś *Rodney* po lewej burcie okrętu flagowego, około 1500 metrów za nim. Kilwater *Rodneya* był zanieczyszczony cienką warstwą paliwa. Pościg za *Bismarckiem* i utrzymywanie przez ostatnie dni maksymalnej prędkości 20/21 węzłów spowodowały na okręcie wibracje. Ich skutkiem było poluźnienie się nitów w kadłubie i rozszczelnienie zbiorników z paliwem. O godzinie 08.42 *Bismarck* został dostrzeżony z pokładu flagowego pancernika po lewej burcie w namiarze siedmiu stopni. Znajdował się w odległości 12,3 mil morskich od nich, był lekko przechylony na lewą burtę i płynął prosto w ich kierunku. W tym momencie żaden z brytyjskich okrętów nie miał dobrej pozycji do prowadzenia skutecznego pojedynku artyleryjskiego z przeciwnikiem. Pancernik *King George V* włączył radar artyleryjski typu 284, który wskazywał odległość od celu około 25.100 jardów. Wkrótce odległość pomiędzy przeciwnikami zmniejszyła się do 10,4 mili. *Rodney* przygotował się do rozpoczęcia ognia w stronę zbliżającego się przeciwnika. Tymczasem na *Bismarcku* zauważono brytyjskie pancerniki w odległości około 24.000 metrów i natychmiast zarządzono alarm bojowy. Na platformie marsu w centrali kierowania ogniem komandor Schneider wydawał swoje komendy spokojnym głosem. Jego pierwszym celem był *Rodney*, który znajdował się na czołowej pozycji. Zameldował dowództwu o gotowości ciężkiej i średniej artylerii *Bismarcka* i zapytał o pozwolenie na otwarcie ognia. Jednak pierwsze strzały w tej bitwie padły ze strony brytyjskiej.

Nastąpiło to o godzinie 08.47. Pancernik *Rodney* wystrzelił w stronę *Bismarcka* salwę z wież działowych A i B, minutę później dołączył do niego pancernik *King George V*.

W międzyczasie odległość pomiędzy okrętami zmalała i wynosiła już poniżej 20.000 metrów. Po minucie po wystrzeleniu salw brytyjskie pociski pokonały dystans i upadły w znacznej odległości od niemieckiego okrętu. Dwie minuty po rozpoczęciu ognia przez Brytyjczyków *Bismarck* odpowiedział im salwą z dziobowych dział artylerii głównej. Pierwsze pociski wystrzelono w stronę *Rodneya*. W tym czasie wieże rufowe nie mogły niestety prowadzić ognia, ponieważ znajdowały się w martwym kącie. Pierwszy oficer *Bismarcka*, kmdr Schneider, dokładnie obserwował miejsce upadku początkowych salw. Pierwsza z nich okazała się za krótka, druga z kolei przeszła nad celem. Nakrycie przeciwnika uzyskano dopiero w trzeciej salwie, wystrzelonej o godzinie 08.53. Bezpośrednich trafień jednak nie było. Tylko jeden z pocisków upadł niedaleko *Rodneya*, w odległości około 20 metrów — najbliżej stanowiska dowodzenia. Jego eksplozja nie pociągnęła za sobą żadnych ofiar na pancerniku. Odłamki pocisków przebiły nadbudówkę pomostu w trzech miejscach i poszycie burty powyżej pancerza bocznego. Następne dwie salwy z *Bismarcka* były trochę za krótkie. Początkowy ostrzał przeciwnika prowadzony z *Bismarcka* był całkiem dobry, ale ponieważ jego kurs był bardzo niestabilny, obserwacja upadku poszczególnych salw była utrudniona — w tych warunkach niełatwo było korygować prowadzony ogień. Po stronie brytyjskiej pancernik *Rodney* o godzinie 08.48 wystrzelił podwójną salwę — jej upadek nie został zaobserwowa-

ny na pancerniku. Jednak znajdujący się w pobliżu niemieckiego okrętu krążownik *Norfolk* potwierdził uzyskanie trafienia *Bismarcka* pociskami pochodzącymi z obu salw *Rodneya*. Tymczasem na *Rodneyu* o godzinie 08.50 główny dalocelownik wskazywał odległość około 2500 jardów, poza zasięgiem dział. Dlatego też wszystkie pociski wystrzelone w stronę *Bismarcka* lądowały niecelnie — padały po prostu za blisko. *Rodney* przez kilka następnych minut zmuszony był do prowadzenia ognia „ponad" celem, zanim nie powrócił do właściwego namiaru. Około godziny 08.59 brytyjski okręt wystrzelił 18. salwę z wieży B, która wylądowała dokładnie w celu. Można było dostrzec dwa bezpośrednie trafienia — pierwsze w część dziobową *Bismarcka*, a drugie w okolicę głównej nadbudówki.

Tovey nakazał sukcesywnie zmieniać kurs okrętu flagowego na południowy, aby wprowadzić do walki możliwie najszybciej jego całą artylerię główną. O godzinie 08.53 z pokładu pancernika *King George V* przekazano na *Rodneya* rozkaz równoczesnego wykonania zwrotu o 85 stopni, aby przyjąć bardziej korzystną do dalszego pojedynku z *Bismarckiem* pozycję. W tym momencie *Rodney* był już jednak przygotowany do otwarcia ognia z wieży działowej A i nie mógł wykonać tego manewru. Przez krótki czas oba pancerniki płynęły rozbieżnymi kursami. Po dwóch salwach pancernik przerwał ogień z wieży A, obrócił się w prawo i przyjął kurs nieco bardziej na wschód. Wieżę X lekko obrócono i wkrótce otworzyła ona ogień. Zdążyła wystrzelić prawdopodobnie trzy salwy w trakcie zmiany kursu przez pancernik, które okazały się jednak za krótkie i wylądowały przed *Bismarckiem*. W tym czasie pancernik *King George V* wystrzelił pierwszą salwę, której nie udało się dokładnie zaobserwować, ale włączony na pancerniku radar typu 284 zarejestrował ją jako zbyt krótką. O godzinie 08.53 flagowy pancernik wystrzelił kolejną salwę, która nakryła cel i, po raz pierwszy od momentu rozpoczęcia pojedynku, *King George V* uzyskał trafienie niemieckiego okrętu. Po wykonaniu niewielkiej poprawki pancernik zaczął strzelać salwami na podstawie wskazań radaru. Zmniejszająca się w szybkim tempie odległość pomiędzy przeciwnikami zwiększyła liczbę trafień *Bismarcka*.

O godzinie 08.54 znajdujący się po prawej burcie *Bismarcka* ciężki krążownik *Norfolk* otworzył ogień. Parę minut później, po zmniejszeniu się odległości, do walki z *Bismarckiem* włączyła się średnia artyleria *Rodneya*, która o godzinie 09.02 uzyskała pierwsze trafienie w część dziobową. Dwie minuty później (09.04) dołączył do walki ciężki krążownik *Dorsetshire*, który strzelał z odległości 18.000 metrów. W tym momencie pancernik *Bismarck* był ostrzeliwany przez Brytyjczyków z każdego prawie kierunku.

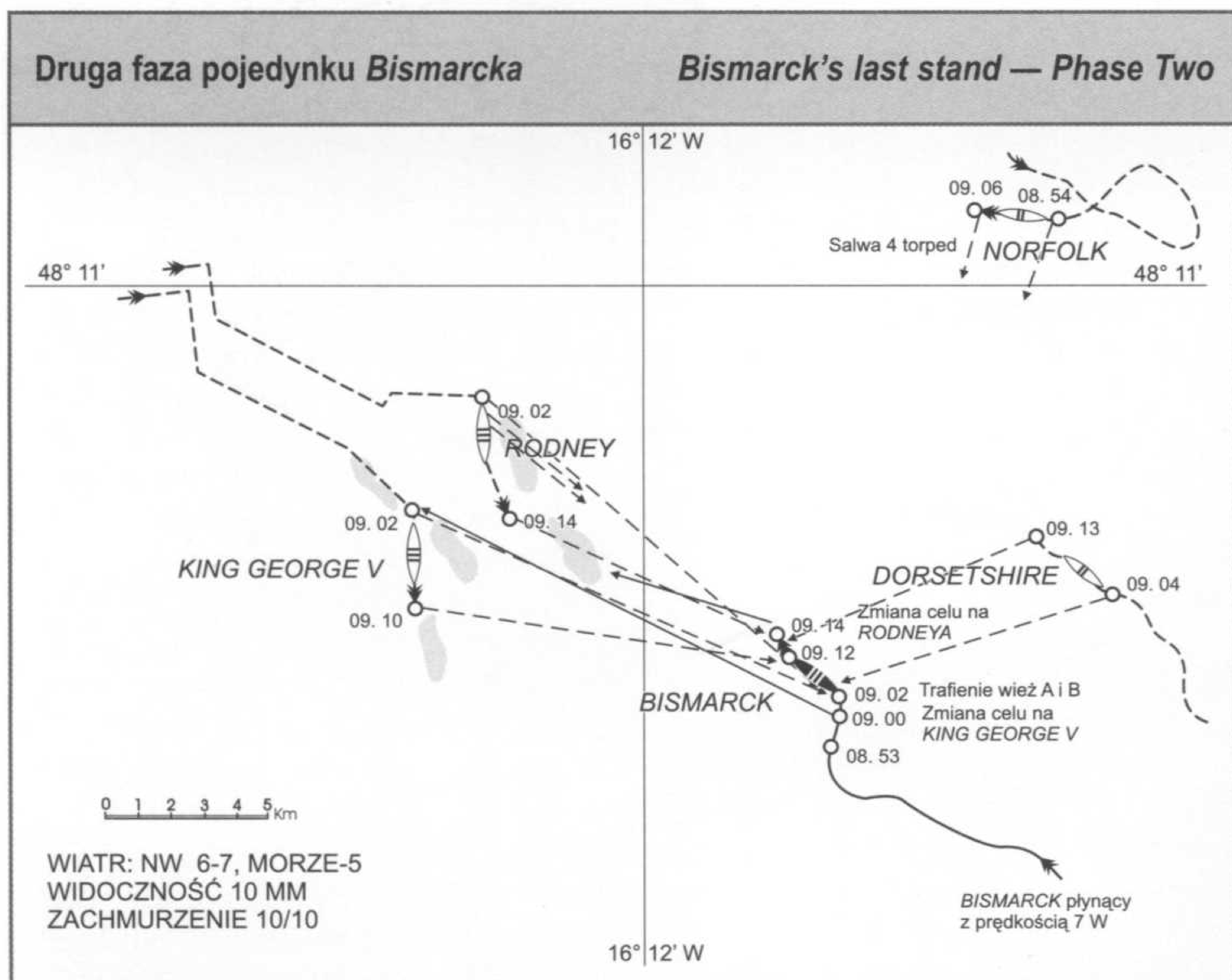
Tymczasem na pokładzie *Bismarcka* jego oficerowie artylerii — Schneider i Albrecht — skupili się głównie na ostrzeliwaniu brytyjskiego *Rodneya*, który znajdował się przed dziobem po jego lewej burcie. Zrezygnowano z podziału artylerii na poszczególne cele. Ich taktyka zakładała wyeliminowanie najpierw jednego przeciwnika, po czym należał „zabrać się" za kolejnego. Zdecydowano się na *Rodneya*, który posiadał cięższe uzbrojenie i jego trafienia były bardziej groźnie od pocisków wystrzelonych z pancernika *King George V*. Obie dziobowe wieże działowe *Bismarcka* miały lufy podniesione maksymalnie. Pomimo celnego ostrzału ze strony przeciwnika i trafień *Bismarcka*, kierujący niemieckim ogniem oficerowie artylerii zachowali zimną krew. Wszystko odbywało się tak sprawnie, jakby to były zwykłe ćwiczenia. Stopniowo i nieprzerwanie jego górny pokład przemieniał się w rumowisko. Im bardziej zmniejszała się odległość pojedynku, tym częściej rozlegał się łoskot trafnych uderzeń pocisków przeciwnika. Było coraz głośniej. Do tego czasu już pięć nieprzyjacielskich pocisków przebiło górny pokład *Bismarcka* i eksplodowało na pokładzie głównym. Jeden z nich trafił w pomieszczenie I, drugi eksplodował obok w pomieszczeniu II na międzypokładzie, po-

Wieże artylerii głównej kalibru 406 mm pancernika *Rodney*, które odegrały decydującą rolę w pokonaniu *Bismarcka*. Na drugim planie widoczny bliniak *Rodneya* — *Nelson*.

HMS *Rodney's* main caliber battery impressive 16-inch guns played a decisive role in overcoming the *Bismarck*. Note the *Rodney's* twin sister, HMS *Nelson*, in the background.

(IWM)





wodując wielki jaskrawy rozbłysk. Z rozbitych butli i instalacji sączył się azot, który wkrótce dotarł przez rozbite włazy do stanowiska kontroli uszkodzeń, znajdującego się w III przedziale. Odłamki z trzeciego pocisku trafiły w system wentylacji na pokładzie głównym i natychmiast wyłączyły go z użycia, powodując zadymienie pokładu. Natychmiast zapaliło się oświetlenie awaryjne. Czwarte i piąte trafienie, jakie otrzymał *Bismarck,* uderzyło w przedział IV, gdzie zdemolowane zostały przede wszystkim przejścia i ciągi komunikacyjne. Na skutek trafień wybuchł pożar, a z poszczególnych pomieszczeń zaczął wydobywać się czarny, gryzący dym. Gazy spalinowe rozprzestrzeniały się poprzez wszystkie pomieszczenia. Wkrótce po otwarciu ognia przez ciężkie krążowniki, czyli około godziny 09.00, *Bismarck* został trafiony w dziobowe wieże artylerii głównej, stanowisko kierowania ogniem oraz maszt na nadbudówce dziobowej. Parę minut później ciężki pocisk przeszedł przez nadbudówkę, uszkodził katapultę, przebił pokład i eksplodował w magazynie amunicji kalibru 105 mm. Potężna eksplozja pocisku połączona z wybuchem amunicji uśmierciła wszystkich marynarzy znajdujących się w pobliżu. Około godziny 09.02 na *Bismarcku* unieruchomione zostały dwie wieże artylerii głównej — „Anton" i „Bruno". Pancernik utracił w tym momencie 50% swojej siły bojowej. Komandor podporucznik Albrecht przekazał do głównej centrali informację o ewakuacji dziobowego stanowiska dowodzenia z powodu wydobywającego się gazu i dymu. Wszystkie połączenia telefoniczne na pancerniku były niesprawne wskutek zwarć lub braku zasilania. Dalsza łączność odbywała się za pomocą marynarzy-kurierów. Wkrótce kierowanie ogniem artylerii głównej przeniesiono do rufowego stanowiska dowodzenia, w którym przebywał IV oficer artylerii, komandor podporucznik Müllenheim-Rechberg. Mniej więcej w tym samym czasie, tzn. około godziny 09.02, znajdujący się pod pokładem pancernika komandor podporucznik Gerhard Junack otrzymał rozkaz przygotowania okrętu do zatopienia. Przebywał właśnie w pomieszczeniu środkowej turbiny (przedział VIII), gdzie nadzorował wykonywanie manewrów z centrum manewrowo-kontrolnego. Wkrótce przez szyby wentylacyjne przedostała się spora ilość wody, a po chwili został zassany gryzący dym. Obsługa założyła maski przeciwgazowe, a komandor otrzymał polecenie przygotowania okrętu do zatopienia. Był to ostatni rozkaz, jaki dotarł do tych pomieszczeń, ponieważ wkrótce łączność z nimi została całkowicie przerwana. Przygotowano ładunki wybuchowe, które umieszczono w okolicach nawiewu zimnego powietrza. Wkrótce Junack wysłał jednego z młodszych podoficerów po dalsze rozkazy. Czas mijał, a wysłany marynarz nie powracał. Komandor nie miał już zatem wyboru i postanowił spełnić spoczywający na nim obowiązek. Otworzył wszystkie drzwi wodoszczelne w pomieszczeniu siłowni oraz tunele wału, następnie rozkazał całej obsłudze opuszczenie pomieszczenia i zebranie się powyżej niego na pokładzie głównym. Razem z głównym mechanikiem nastawił zapalniki ładunków wybuchowych z dziewięciominutowym opóźnieniem. Opuścił siłownię okrętową jako ostatni. Kiedy przedzierał się przez zdemolowane partie okrętu, usłyszał głośny huk eksplozji w pomieszczeniu siłowni.

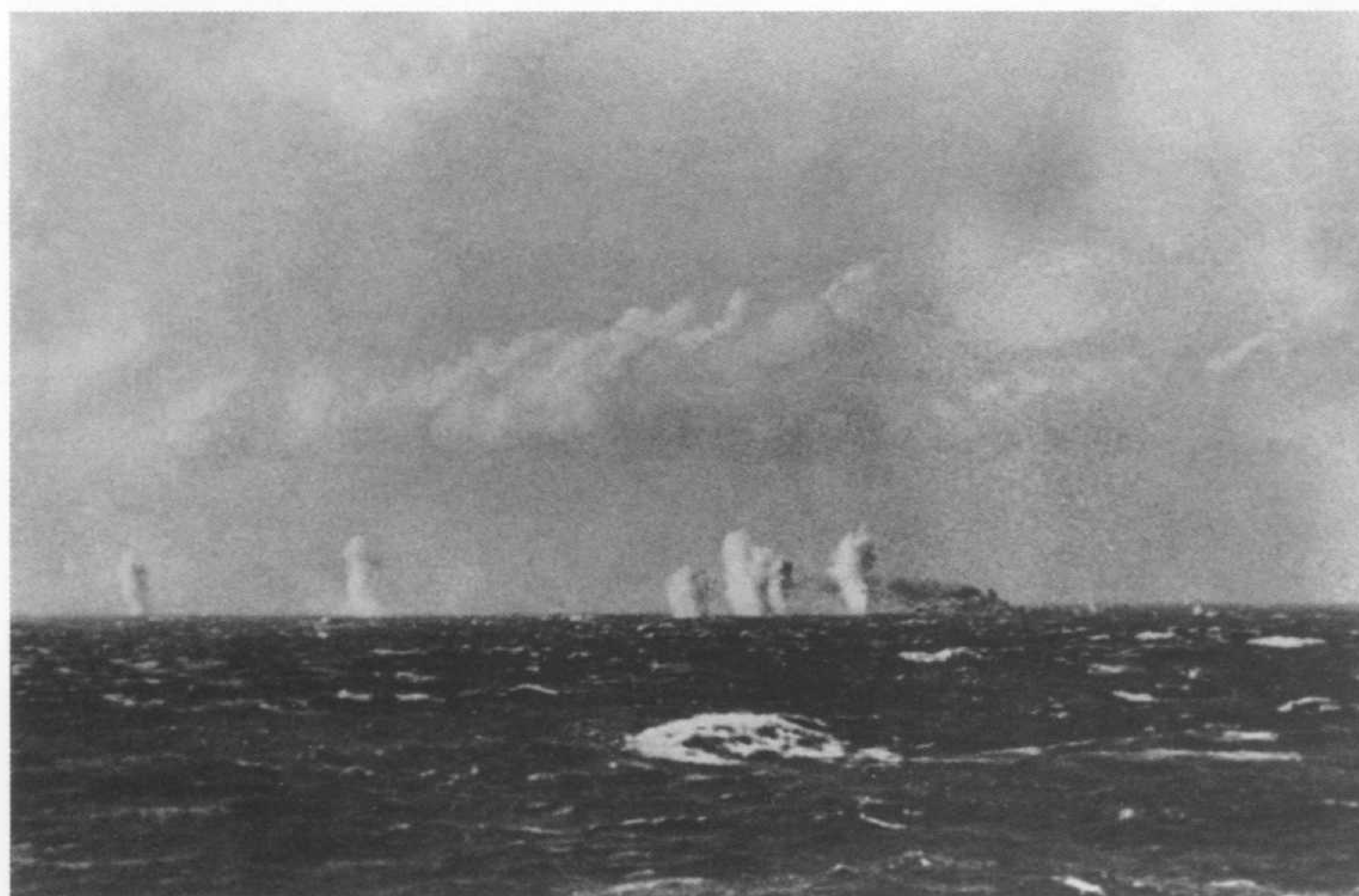
Krótko po godzinie 09.02 oba brytyjskie pancerniki: *King George V* i *Rodney,* wykonały zwrot o 180 stopni i przyjęły nowy kurs — południowy. Utrudniło to nieco kierowanie ogniem z *Rodneya* — centrala kierowaniem ogniem była bowiem systematycznie zasłaniana przez dym wydobywający się z dział artylerii głównej oraz komina. Około godziny 09.08 krążownik *Norfolk* przekazał raport na okręt flagowy: dziobowe działa artylerii głównej na *Bismarcku* są podniesione bardzo wysoko i prawdopodobnie definitywnie wyłączone z akcji. Tymczasem pancernik *Rodney* zmienił dotychczasowy kurs o 40 stopni na lewo, aby uniknąć dalszego zadymiania stanowiska kierowania.

Po przejęciu dowodzenia rufową artylerią główną komandor podporucznik Müllenheim-Rechberg przeszukał horyzont dalocelownikiem. Widoczność i warunki obserwacyjne były bardzo dobre i pomagały w szybkim tempie nakryć przeciwnika, nawet przy zachowaniu przez niego dużej szybkości. Ze względu na to, że *Rodney* znajdował się w martwym kącie, jego pierwszym celem został *King George V.* Po przeliczeniu danych celu około godziny 09.10 wystrzelono cztery salwy w stronę pancernika *King George V.* Obserwacja potwierdziła, że dwie były za długie, a kolejne dwie za krótkie. Niedługo potem,

Wysokie słupy wody, sygnalizujące upadek salwy 16-calowych pociskówz *Rodneya* za rufą *Bismarcka.*

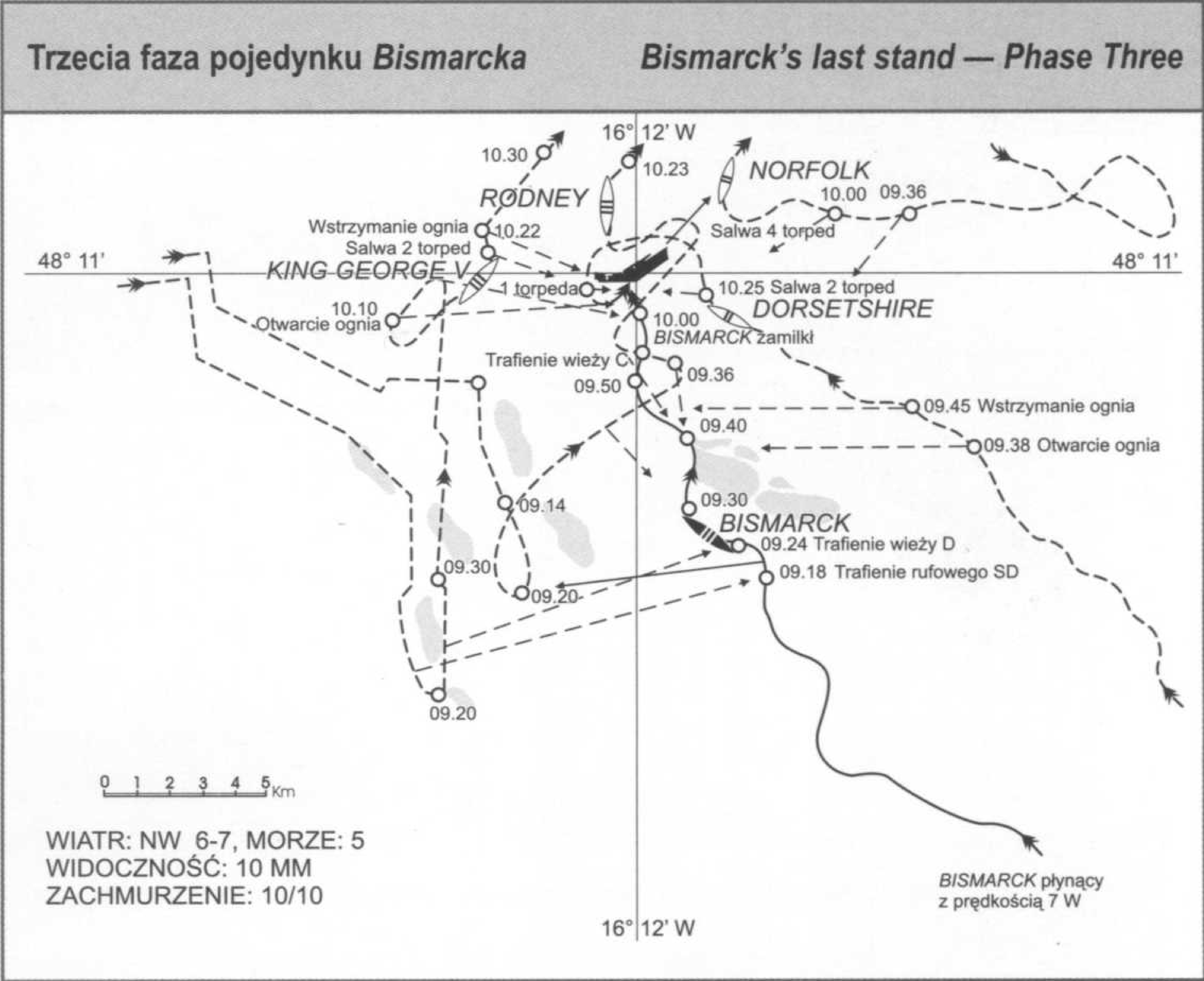
Tall pillars of water sign impacts of the massive 16-inch shells from *Rodney* behind the *Bismarck* stern.

(IWM)



w momencie korygowania, tzn. o godzinie 09.13, rufowe stanowisko kierowania ogniem zostało zgruchotane przez pocisk. Dalocelownik zadrżał. Najwidoczniej ciężki pocisk przeszedł blisko powyżej stanowiska i „skosił" wszystkie wystające tam urządzenia. Wszystkie przyrządy i wyposażenie centrali zostało całkowicie zniszczone — zmieniło się w jedną wielką ruinę. Utrata tej ostatniej centrali oznaczała koniec centralnego kierowania ogniem na pancerniku. Próba przywrócenia połączenia telefonicznego pomiędzy obiema centralami przeliczników nie przyniosła rezultatów. Komandor po krótkiej naradzie rozkazał prowadzenie ognia przez pozostałe wieże samodzielnie. Rufowe wieże „Cäsar" i „Dora" indywidualnie wybrały cele i kontynuowały jeszcze ogień przy pomocy zainstalowanych w nich dalmierzy. Jednak stawał się on coraz bardziej sporadyczny. Centrala kierowania ogniem została prawdopodobnie trafiona pociskiem wystrzelonym z pancernika *King George V*.

Dochodziła godzina 09.15, kiedy powierzona przez komandora Oelsa i Jahersa misja założenia ładunków wybuchowych i zatopienia pancernika dobiegła końca. Pierwszy oficer z dziobowego mostka przekazał wiadomość do wszystkich stanowisk bojowych na pancerniku o zakończeniu procedury zatopienia okrętu, poinformował również centralę kontroli uszkodzeń o wszczęciu odpowiedniej procedury. W części rufowej centrali kontroli uszkodzeń znajdował się starszy maszynista sztabowy W. Schmidt, który usłyszał rozkaz o zatopieniu okrętu wydany do wszystkich stanowisk przez komandora Oelsa. Znajdujące się pod jego kontrolą i — pomimo uszkodzeń, jakie odniósł do tej pory pancernik, jeszcze sprawne — pompy, zostały uruchomione i powoli zalewały poszczególne pomieszczenia na okręcie. W pomieszczeniu kotłowni zalane zimną wodą i sprawne jeszcze kotły wkrótce eksplodowały, powiększając zniszczenia poniżej pancernej cytadeli. Opuszczenie dolnych pomieszczeń cytadeli było utrudnione, ponieważ wszystkie luki pancerne były zablokowane. Dostanie się na górny pokład było możliwe tylko za pomocą przejść w ciasnych windach amunicyjnych. Eksplodujące z różnym opóźnieniem ładunki wybuchowe, których łącznie założono około tysiąca, spowodowały wtargnięcie do kadłuba pancernika olbrzymich ilości wody i jego powolne zanurzanie się.



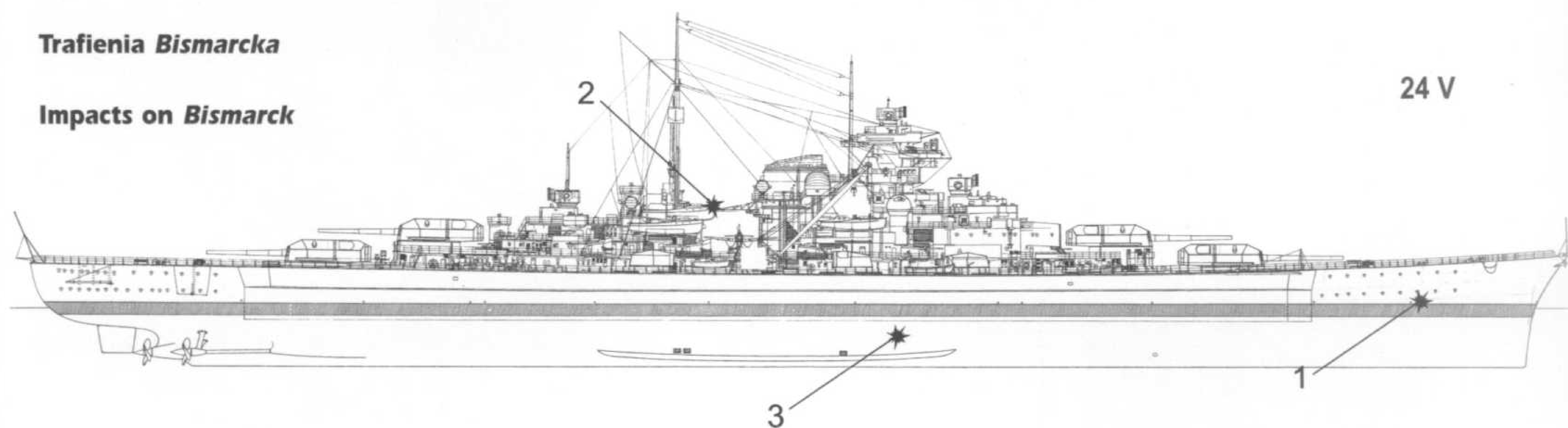
O godzinie 09.15 na *Bismarcku* zauważono, że oba brytyjskie pancerniki wykonały zwrot o 180 stopni. Po tym manewrze obie wieże działowe: A i B, pancernika *King George V* prowadziły ciągle ogień, podczas gdy wieża Y jeszcze przygotowywała się. Minutę później, po wystrzeleniu swojej 40. salwy, która obramowała cel, *Rodney* obrócił się. Po zwrocie jego artyleria główna ponownie rozpoczęła prowadzenie ostrzału. O godzinie 09.18 również średnia artyleria *Rodneya* włączyła się do ataku. Obie brytyjskie jednostki miały teraz utrudnioną obserwację

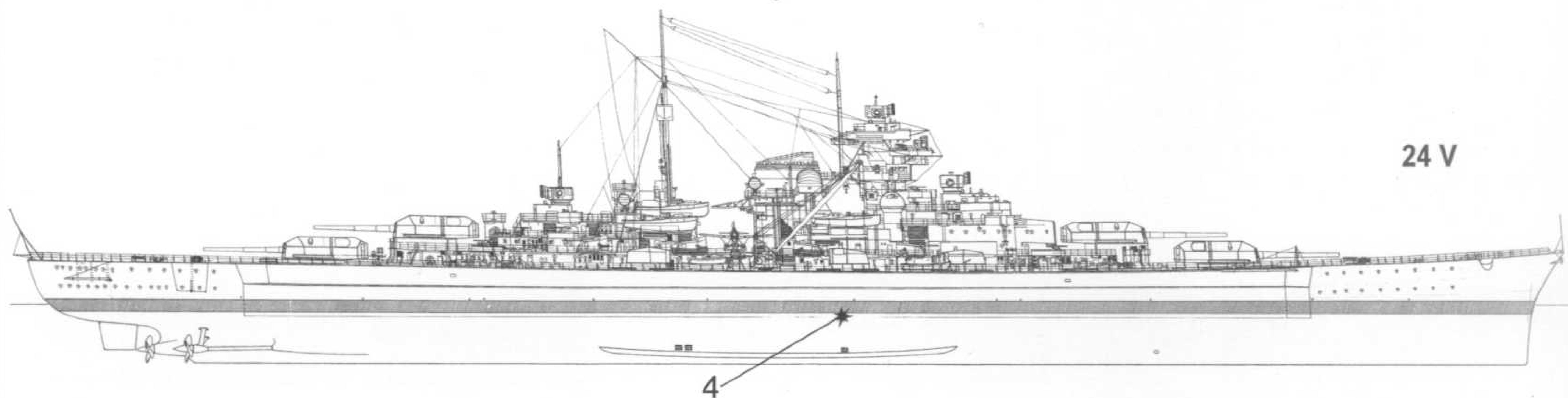
Pancernik *Rodney*, strzelający do *Bismarcka*, sfotografowany z pokładu pancernika *King George V* w ostatniej fazie pojedynku.
Battleship HMS *Rodney* firing at *Bismarck*, photographed from *King George V* during the decisive part of the duel. *(IWM)*

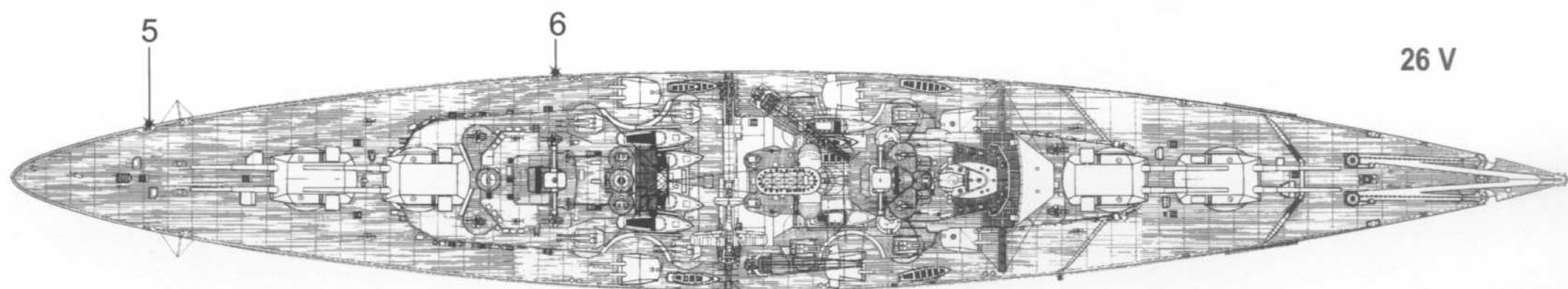


Trafienia *Bismarcka*

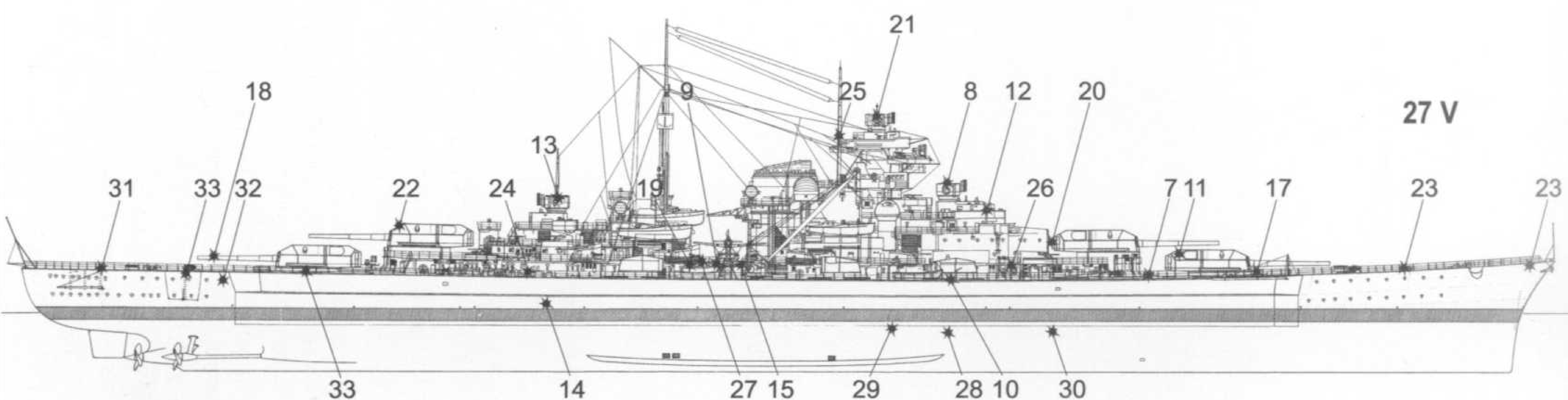
Impacts on *Bismarck*

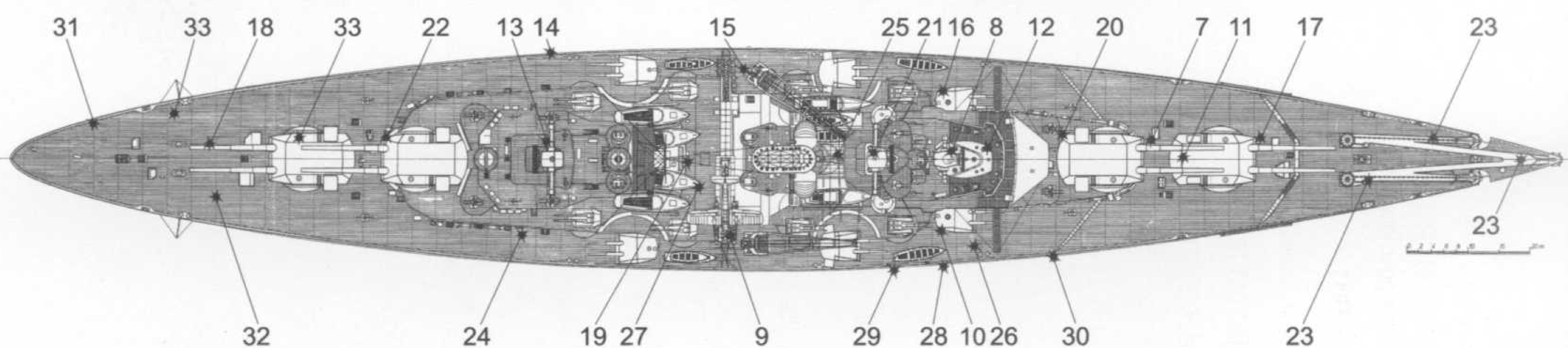






rys. / drawing T. Skwiot





rys. / drawing T. Skwiot

Trafienia *Bismarcka*

24 maja 1941 (wszystkie trafienia w lewą burtę)

1. Trafienie pociskiem 356 mm (z *Prince of Wales*) w rejon przedziałów XXI–XXIII
2. Trafienie pociskiem 356 mm (z *Prince of Wales*) w szalupę
3. Trafienie pociskiem 356 mm (z *Prince of Wales*) w część podwodną w rejonie przedziałów XIII–XIV

24 maja 1941

4. Trafienie torpedą lotniczą z samolotu z *Victoriousa* (prawa burta)

26 maja 1941 (dwa trafienia torpedami lotniczymi z samolotów z *Ark Royala*)

5. w rejon siłowni — przedziały VIII i IX
6. w okolicę sterów

27 maja 1941

Nr	*Czas*	*Kaliber*	*Opis*
7.	08.59	406 mm	Pocisk wystrzelony z dystansu 18.300 m zapalił przedni pokład w okolicach wież „Anton" i „Bruno", wyłączając je z akcji (oddano potem tylko jedną salwę o 09.27 z wieży „Anton").
8.	08.59	203 mm	Pocisk trafił i zdemolował przednią centralę kierowania ogniem.
9.	09.00–09.05	406 mm	Pocisk trafił poniżej platformy katapulty i eksplodował pośród amunicji kal. 105 mm.
10.	09.00–09.15	203 mm	Pocisk trafił dziobową prawoburtową wieżę dział 150 mm, powodując zacięcie drzwi wejściowych. Załoga wieży została w niej uwięziona.
11.	09.02	406 mm	Trafienie wieży „Anton"; odłamki uszkodziły wieżę „Bruno" i zabiły prawie całą obsadę na odkrytej części pomostu dowodzenia.
12.	09.12	356 lub 406 mm	Pocisk zniszczył mostek i przednią wieżę dowodzenia.
13.	09.13	356 mm	Pocisk trafił obrotowe ramiona tylnego dalmierza i zerwał wystające elementy optyki.
14.	?	356 lub 406 mm	Pocisk (lub pociski) trafiły lewoburtową rufową siłownię elektryczną, rozpoczynając pożar transformatora.
15.	?	356 lub 406 mm	Pocisk trafił w pokład główny (poziom 01) po lewej burcie, powodując eksplozję przygotowanej do użycia amunicji.
16.	?	356, 406 i 203 mm	Pociski trafiły w lewoburtową dziobową wieżę kal. 150 mm oraz jej magazyn amunicyjny, powodując wewnętrzne eksplozje, które rozdarły rufową płytę dachową i podziurawiły przyległe części nadbudówki odłamkami i poszarpanymi fragmentami rozerwanej konstrukcji.
17.	09.27	356 mm	Salwa pocisków (zaobserwowana z *Norfolka*) trafiła w rejon wieży „Anton". Odległość wynosiła około 7300 do 10.000 m. Wieża utraciła zasilanie hydrauliczne i działa opadły na minimalny kąt, opierając się na dolnych ogranicznikach.
18.	09.31	?	Lewa lufa wieży „Dora" eksplodowała, jednak prawa oddała jeszcze dwa wystrzały. Z powody dymu i rozprzestrzeniającego się ognia, załoga wieży była zmuszona do jej opuszczenia.
19.	09.30–09.35	406 mm	Pocisk nieznanego kalibru — prawdopodobnie 406 mm wystrzelony z odległości 3700 m trafił oppancerzony pokład i przebił się do lewoburtowej maszynowni.
20.	09.40	406 mm	Pocisk (lub pociski), wystrzelone z dystansu 6900 do 7400 m spowodowały wielką eksplozję tuż za wieżą „Bruno", zdmuchując większość płyt pancernych nad mostkiem. Zaobserwowano wielką wyrwę od pocisku w lewej podporze barbety oraz niewielki ogień w wieży.
21.	09.30–09.35	406 mm	Prawdopodobne trafienie w górne stanowisko kierowania ogniem artylerii głównej spowodowało przewrócenie się jego na lewą burtę.
22.	09.21	356 mm	Trafienie pocisku w płytę czołową wieży „Cäsar". Nie spowodowało ono uszkodzeń wewnątrz wieży lecz lewe działo utraciło możliwość podnoszenia. Odłamki pocisku przebiły pokłady poniżej i zapoczątkowały serię małych pożarów, które szybko zostały stłumione.
23.	?	?	Szereg trafień w rejon dziobu. Jedno, prawdopodobnie pociskiem 406 mm rozdarło podłużnie pokład główny i spowodowało pożar w pomieszczeniach mieszkalnych poniżej. Inne pociski zabrały dziobnicę i kotwicę dziobową a także pozostałe dwie kotwice.
24.	?	?	Trzy trafienia w rejon rufowej wieży dowodzenia wydarły olbrzymie dziury w górnym pokładzie.
25.	09.50–10.00	?	Trafienie zwaliło przedni maszt.
26.	?	?	Pomieszczenie radiowe w przedziale XV zostało rozbite.
27.	?	?	Trafienie pocisku w hangar, samolot spłonął (przedział X lub XI).
28.	?	?	Dwa lub trzy trafienia zabiły obsługę w pomieszczeniu radiostacji w przedziale XV.
29.	10.00–10.05	406 mm	Pocisk eksplodował w dziobowej kantynie, zabijając około 200 przebywających tam osób.
30.	?	406 mm	Pocisk przebił burtowy pas pancerny poniżej linii wodnej na wysokości pomiędzy wieżą „Bruno" a mostkiem. To trafienie zostało opisane przez młodszego oficera, uratowanego z *Bismarcka. Rodney* w tym czasie ostrzeliwał wrak z odległości 2500 m.
31.	10.11	406 mm	Trafienia w przedziały I i II powodując odłamanie się nadwątlonej konstrukcji rufy i oderwanie się jej około 15 minut później.
32.	?	?	Trafienie w przedział IV zniszczyło system wentylacyjny rufowej części pokładu głównego.
33.	09.50–10.00	406 mm	Dwa trafienia w przedział IV; uszkodzone zostały ciągi ewakuacyjne. Jeden pocisk przebił barbetę wieży „Dora" w lewj rufowej ćwiartce. Rozżarzone odłamki zapoczątkowały pożary w dolnej części wieży. Szybkie zatopienie magazynów amunicyjnych tej wieży zapobiegło dalszym eksplozjom amunicji kalibru 380 mm.

Uwaga: trafienia zostały opisane na podstawie obserwacji z jednostek ostrzeliwujących *Bismarcka* oraz zeznań uratowanych członków załogi niemieckiego pancernika. Zeznania te często nie pokrywały się między sobą. Trafień w rzeczywistości mogło być więcej, zwłaszcza w końcowej fazie ostrzeliwania wraku okrętu.

Opracowano na podstawie: Koop, Schmolke, „Bismarck"; W. H. Garzke, R. O. Dulin, „Battleships. Axis and Neutral Battleships in World War II".



Płonący *Bismarck*, sfotografowany z pokładu brytyjskich okrętów w ostatniej fazie walki, tuż przed zatonięciem.
***Bismarck* blazing, photographed from the British ships just before sinking.** *(IWM)*

upadających pocisków. *Bismarck* był coraz mocniej przesłonięty pożarami i czarnym dymem wydobywającym się z nadbudówki i komina — gęste kłęby wiatr niósł prosto w ich stronę. Pancernik *King George V* miał jednak włączony radar, który pozwalał na dokonywanie poprawek celowania. O godzinie 09.16 pancernik *Rodney* wystrzelił sześć torped w kierunku *Bismarcka* z odległości około 10.000 metrów. Wszystkie przepłynęły obok okrętu, nie czyniąc mu najmniejszej szkody.

W tym samym czasie, około godziny 09.26, na pokładzie oddalonego od centrum walki lotniskowca *Ark Royal* stało 12 *Swordfishów*, przygotowanych do startu i nalotu na *Bismarcka*. Jednak ze względu na duże ryzyko trafienia ich podczas wymiany ognia pomiędzy poszczególnymi okrętami pozostały one w pogotowiu bojowym na pokładzie lotniskowca.

Tymczasem cztery brytyjskie okręty — dwa pancerniki oraz dwa ciężkie krążowniki — prowadziły ze wszystkich stron, z niedużej odległości, systematyczny ostrzał niemieckiego pancernika. Dodatkowo na *King George V* włączono radar typu 279, który wspomagał kierowanie ogniem artyleryjskim. Przez kilka kolejnych minut brytyjski pancernik kontynuował ogień z wież działowych A i B, ale tylko trzy salwy nakryły cel. Udało się zaobserwować pojedyncze trafienie *Bismarcka*. Pancernik *Rodney* znajdował się w nieco lepszym położeniu niż okręt flagowy. Wiejący od strony dziobu z lewej burty wiatr zmusił go do wprowadzenia dodatkowych poprawek podczas prowadzenia ognia, ale za to nie powodował poprzecznych przechyłów pancernika. Dzięki temu prowadzony ostrzał był bardzo celny. Trochę później *Rodney* wykonał zwrot i przyjął nowy kurs — 021 stopni. Chwilę później, o godzinie 09.26, wykonał kolejny zwrot i płynął teraz kursem 037 stopni. Zmiana okazała się raczej niefortunna — wzrosły przechyły burtowe i dalsze prowadzenie ognia zostało znacznie utrudnione. Również na *King George V* wystąpiły zakłócenia w wieżach działowych artylerii głównej.

Około godziny 09.21 na *Bismarcku* została wyłączona z akcji jego rufowa wieża działowa „Dora". Jej prawa lufa została rozerwana na strzępy przez pocisk, który w nią trafił. Oddała ona jeszcze dwa strzały z lewej lufy, kiedy do dowódcy wieży dotarła wiadomość o jej zapaleniu. Cała obsada wieży natychmiast ją opuściła. Dowódca obsługi wieży, bosmanmat F. Helms, dotarł do rufowej centrali kontroli uszkodzeń z wiadomością o pożarze wieży. Natychmiast uruchomiono pompę nr 2, która zalała pomieszczenia amunicyjne pod wieżą. Później detonował tam, prawdopodobnie na międzypokładzie, pocisk, który wyrzucił w powietrze pokrywę szybu komory amunicyjnej. Po godzinie 09.27 jedna z dziobowych wież *Bismarcka* wystrzeliła jeszcze jedną — ostatnią — salwę. W tym momencie skończyła się amunicja. Po trafieniu wież o godzinie 09.00 zostały one bardzo pospiesznie naprawione i mogły dalej prowadzić ogień do przeciwnika. Niestety brak pocisków spowodował, że działa ostatecznie zakończyły swoją walkę. O godzinie 09.31 znajdująca się pod dowództwem porucznika G. Brücknera wieża „Cäsar" wystrzeliła swoją ostatnią salwę. Wyeliminowanie lewej lufy wieży zmusiło jej dowódcę do zaprzestania ognia. Od tego momentu artyleria *Bismarck*a zamilkła definitywnie.

Po stronie brytyjskiej o godzinie 09.28 na *Rodneyu* z dalocelowników zniknął cel i do godziny 09.45 nie można było ustalić jego dokładnego położenia. O godzinie 09.36 okręt wykonał kolejny obrót o 180 stopni na lewą burtę, przechodząc ponownie z przodu przez kurs niemieckiego pancernika w odległości około 3000 do 4000 jardów. Na okaleczonym *Bismarcku* około godziny 09.40 nastąpiła eksplozja dziobowej wieży działowej „Bruno", którą natychmiast ogarnął pożar. Dwie minuty później (o 09.42) *Rodney* znów wykonał zwrot i po trzech minutach otworzył ogień z dział artylerii głównej, oddając kolejne cztery salwy. Ponownie zaobserwowano bezpośrednie trafienia *Bismarcka*. O godzinie 09.49 *Rodney* znów obrócił się o 180 stopni. Właśnie wtedy nastąpiła awaria dalocelownika. Po znalezieniu uszkodzenia okazało się, że usterka jest niemożliwa do usunięcia w krótkim czasie i kontrolę kierowania ogniem przeniesiono na inne stanowisko, które zwykle służyło do kierowania ogniem średniej artylerii. O godzinie 09.52 wystrzelono z *Rodneya* w stronę *Bismarcka* pełną salwę (z dziewięciu dział). Zaobserwowano kilka trafień — pięć lub sześć pocisków wylądowało na pokładzie. O godzinie 10.03 *Rodney* raz jeszcze zmienił kurs o 190 stopni w prawo, aby zbliżyć się do wroga i nie marnować amunicji. Kontynuował ostrzał *Bismarcka* z odległości około 4000 jardów. Dwie minuty później przygotowano działa do oddania ostatnich 12 salw, które wystrzelono pomiędzy godziną 10.08 a 10.14 z odległości około 3800 jardów, znów uzyskując kilka trafień. Następnie *Rodney* wstrzymał ogień i zwrócił się na północ, aby połączyć się z pancernikiem *King George V*.

W ciągu 45 minut pojedynku brytyjskie okręty wystrzeliły w stronę *Bismarcka* około 2157 pocisków różnego kalibru (wg źródeł brytyjskich), z których niewielka część trafiła w cel, powodując ciężkie uszkodzenia struktury okrętu powyżej linii wodnej.

Pancernik *Bismarck* miał przede wszystkim zniszczoną artylerię główną i wszystkie centrale kierowania ogniem, co całkowicie wyeliminowało go z dalszego pojedynku. Zniszczenia dokonane przez założone przez załogę ładunki wybuchowe powodowały powolne zanurzenie się kadłuba i wzrost przechyłu na lewą burtę. Okręt wypełniony był duszącym dymem oraz gazem i pozostała przy życiu załoga musiała użyć masek przeciwgazowych. Wkrótce przekazano załodze rozkaz opuszczenia tonącego powoli pancernika. Jego część dziobowa była bardzo zniszczona i płonęła. Główny komin otrzymał kilka trafień, lecz nadal stał na swoim miejscu. Przestrzeń od rufowego stanowiska dowodzenia do masztu głównego spowijał biały gryzący dym, który ciągnął w kierunku dziobu, zakrywając go niczym poranna mgła. Osmalona wieża „Cäsar" miała wysoko podniesione w kierunku dziobu działa, które sterczały po lewej burcie. Wrak pancernika *Bismarck* powoli kołysał się na wzburzonym oceanie. Z nadbudówki buchał jasnopomarańczowy ogień i ciemny dym, który okrywał go całkowicie. Wysoko w górze krążyło nad nim kilka brytyjskich samolotów.

Ze względu na brak aktywności bojowej ze strony niemieckiej oraz trudną sytuację paliwową brytyjskich okrętów, dowodzący flotą brytyjską admirał Tovey nakazał o godzinie 10.15 zaprzestanie ognia. Krótko potem — o godzinie 10.21 — również pancernik *King George V* przerwał ogień. Pancerniki *Rodney* oraz *King George V* zmieniły dotychczasowy kurs i skierowały się kursem 027 stopni na północ, w stronę macierzystej bazy. Po zmianie kursu oba okręty zwiększyły prędkość do 19 węzłów. Kiedy zespół okrętów Toveya odpływał z pola bitwy, przekazał będącemu w pobliżu Somerville'owi sygnał, iż nie może zatopić *Bismarcka* przy pomocy własnych dział. Somerville otrzymał polecenie wybrania spośród czekających w pobliżu okrętów jednostki posiadającej jeszcze jakąkolwiek torpedę, aby ostatecznie zatopiła ona *Bismarcka*.

O godzinie 10.22 admirał Somerville nakazał z lotniskowca, znajdującego się podczas tego pojedynku na południu, aby krążownik *Dorsetshire* storpedował ciągle utrzymujący się na wodzie wrak pancernika. Dwie minuty później dowódca krążownika, komandor Martin, rozkazał wystrzelić w jego stronę dwie torpedy z odległości 3000 metrów. *Bismarck* został trafiony w prawą burtę poniżej mostku dowodzenia. Ponieważ nadal nie tonął, brytyjski krążownik opłynął go i — będąc po lewej burcie — wystrzelił o godzinie 10.36 jeszcze jedną torpedę z odległości 2200 metrów.

Zatonięcie *Bismarcka*

Około godziny 10.00 w okolicach rufowego stanowiska kierowania ogniem zbierali się pierwsi marynarze. W większości były to obsady już wcześniej wyeliminowanych stanowisk bojowych, które przedostawały się małymi grupami na rufę. W tym momencie była ona najbezpieczniejszym miejscem na okręcie. Większość z nich dotarła tam przez ciasne wyjście awaryjne prowadzące od strony rufowego rezerwowego stanowiska kierowania ogniem. Obraz zniszczeń tej części pancernika był przerażający. W miejscu, gdzie powinny się znajdować działa przeciwlotnicze, reflektory i nadbudówki, nie było nic oprócz rumowiska stalowych blach, złomu oraz powyginanych fragmentów konstrukcji. Żadnego śladu po istniejących tu kiedyś działkach, reflektorach czy łodziach. Większość z nich została zmieciona z pokładu eksplozjami ciężkich pocisków. Nad całą rufą unosiła się biała mgła, która otulała znajdujące się poniżej w dole szalejące pożary. Ocaleni marynarze zbierali się na rufie w okolicach wieży „Dora" i czekali na odpowiedni moment, aby wyskoczyć za burtę. Część z nich była niezdecydowana, kiedy wybrać odpowiedni moment. Podszedł do nich komandor Müllenheim-Rechberg i nakazał wstrzymać się z tym do ostatniej chwili, ponieważ okręt tonął bardzo powoli. Po opuszczeniu pokładu czekał ich i tak długi okres przebywania w zimnej wodzie Atlantyku, zanim zostaną podjęci z wody. *Bismarck* powoli zwiększał przechył, a ciężkie fale przelewały się przez jego górny pokład. Komandor zauważył odpływające brytyjskie pancerniki, które nie szykowały się wcale do podjęcia akcji ratowania rozbitków z *Bismarcka*. Nawet nie liczył na to, jednak miał przekonanie, że któraś z lekkich jednostek przybędzie wkrótce i ich uratuje. W krótkim czasie w pobliżu rufowych wież zebrało się kilkaset osób przygotowujących się do skoku za burtę. Okręt powoli zanurzał się coraz bardziej. Morze zalewało już rufę i można było wyraźnie odczuć, że *Bismarck* stopniowo przewraca się przez lewą burtę. Poszycie prawej burty coraz bardziej wyłaniało się z wody. Dziwnym trafem nie miał żadnych uszkodzeń na prawej burcie. Wkrótce komandor wydał rozkaz nadmuchania kamizelek ratunkowych i wraz z innymi wyskoczył za burtę. Podczas ich skoku powoli wynurzały się stępki przeciwprzechyłowe i należało jak najprędzej odpłynąć na bezpieczną odległość od coraz szybciej tonącego *Bismarcka*. Okręt, coraz bardziej pogrążając się w wodzie, mógł jego i innych ocalałych marynarzy wciągnąć za sobą. Komandor spojrzał po raz ostatni na pochylony na lewą burtę pancernik, który zanurzał się rufą. Jego dziób wystawał ponad wodę, a prawa burta była wyraźnie widoczna. Kiedy rozbitkowie znaleźli się w okolicy dziobu, zauważyli stojącego



Podejmowanie rozbitków z *Bismarcka* przez ciężki krążownik *Dorsetshire*.

British heavy cruiser HMS *Dorsetshire* rescues the survivors of the *Bismarck's* demise.

(IWM)

tam dowódcę *Bismarcka* — komandora Lindemanna. Razem z nim w okolicach wieży „Anton" stał jego adiutant. Kiedy pancernik zwiększył przechył, pokazał on gestem, aby marynarze znajdujący się w wodzie szybko odpłynęli od tonącego okrętu. Dowódca pancernika razem ze swoim adiutantem starali się dotrzeć do drzewca dziobowego (flagsztoku). Wkrótce kmdr Lindemann wspiął się na reling po prawej stronie dziobnicy, zanim okręt położył się całkowicie. Można było rozpoznać dowódcę po charakterystycznej białej czapce. Kiedy pancernik powoli tonął, dowódca salutował mu na pożegnanie. Według komandora Jahersa pancernik *Bismarck* pogrążył się w Atlantyku o godzinie 10.36 w pozycji 48°10' N oraz 16°12' W.

Rozbitkowie z pancernika znaleźli się na wzburzonym morzu o temperaturze około 13 stopni C. Rozglądali się za jednostkami brytyjskimi, które mogłyby ich uratować, jednak nie widzieli żadnego okrętu. Ich sytuacja w morzu szybko się zmieniała. Do tej pory trzymali się razem w małych grupkach, kiedy nagle zostali oderwani od siebie. Po niecałej godzinie unoszenia się w wodzie Atlantyku zauważono nadpływający krążownik *Dorsetshire*. O godzinie 10.56 wyrzucił on za burtę siatki ratunkowe oraz liny i rozpoczął akcję ratunkową. Jednak operacja podjęcia rozbitków z wody nie należała do łatwych zadań. Oprócz wzburzonego morza, przeszkodą była rozlana z wraku pancernika ropa, która przykryła większość morza w tym rejonie. Nasączeni ropą rozbitkowie mieli bardzo poważny problem w utrzymaniu śliskich lin. Tylko nielicznym marynarzom ta sztuka się udała. Należy również wspomnieć o szerokiej pomocy brytyjskich marynarzy z *Dorsetshire*, którzy starali się, jak mogli, aby jak najwięcej niemieckich marynarzy podnieść z wody. Ci szczęśliwcy, którzy dostali się na pokład, szybko z niego znikali do wnętrza okrętu. Tam w wyznaczonych mesach otrzymywali nową suchą odzież. Szczególnie osłabionych umieszczono w kojach, rannych natychmiast przeniesiono do lazaretu okrętowego i udzielony im pierwszej pomocy.



Uratowani członkowie załogi *Bismarcka* w brytyjskim obozie jenieckim.
Rescued *Bismarck* crewmen in British POW cage. *(IWM)*



W trakcie podejmowania rozbitków na pokład *Dorsetshire* zauważył podejrzany obiekt, którym mógł być zanurzony okręt podwodny. Natychmiast, a dochodziła wtedy godzina 11.46, przerwano akcję ratunkową. Krążownik zwiększył gwałtownie prędkość, by jak najszybciej oddalić się z niebezpiecznego obszaru. Równocześnie zarządził przekazanie stosownych rozkazów niszczycielowi *Maori*. Trochę później podjęci rozbitkowie z *Bismarcka* zostali zgromadzeni w mesie oficerskiej *Dorsetshire*, gdzie podano im gorącą herbatę. Po niej zostali rozdzieleni na dwie grupy. Pierwszą stanowili oficerowie, drugą podoficerowie i marynarze. W sumie *Dorsetshire* przyjął na pokład czterech oficerów oraz 81 podoficerów i marynarzy. Znajdujący się w pobliżu niszczyciel *Maori* podjął z wody kolejnych 25 rozbitków.

Przed swoją pierwszą operacją bojową na pancernik zaokrętowano w połowie maja dodatkowo 156 ludzi, z czego 65 osób stanowiło sztab admirała Lütjensa, a 90 należało do składu trzech załóg pryzowych. Opuszczając port gdyński w dniu 18 maja 1941 roku, *Bismarck* miał na pokładzie załogę składającą się z 2221 ludzi, z których ocalało tylko 115.

Wybrana bibliografia:

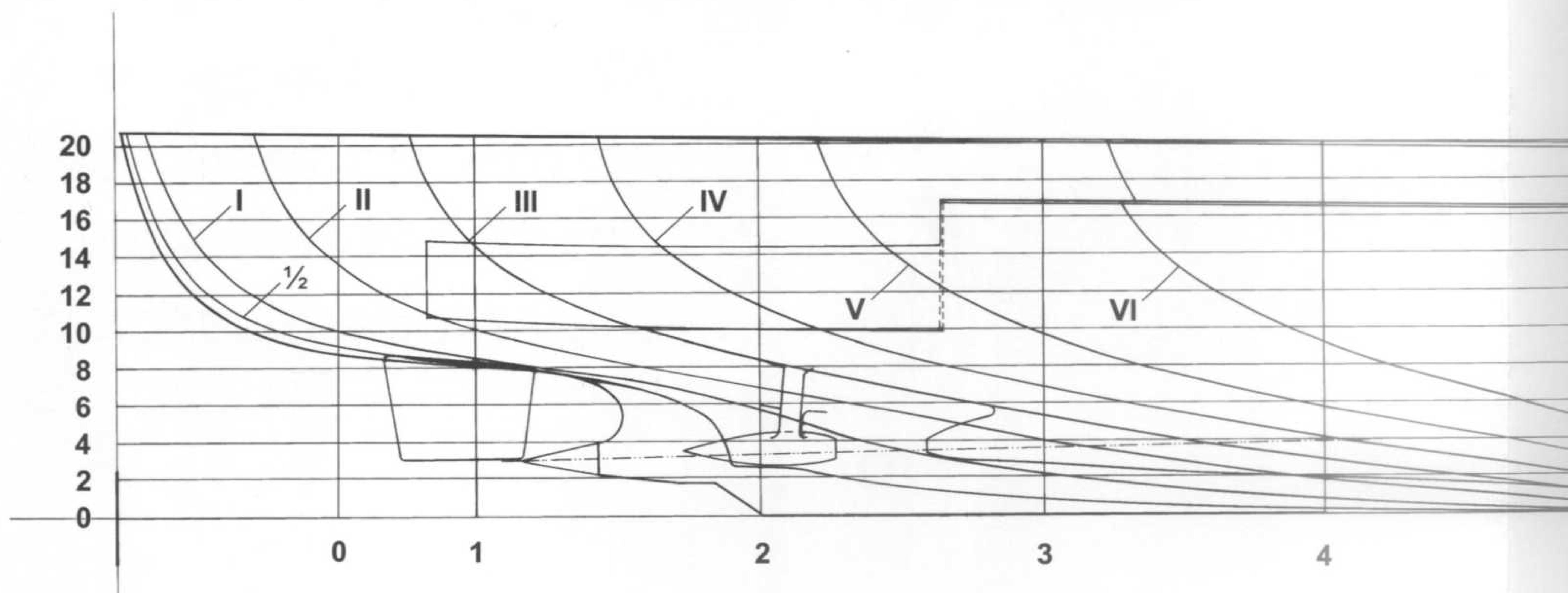
Główne źródła dotyczące operacji „Rheinübung":

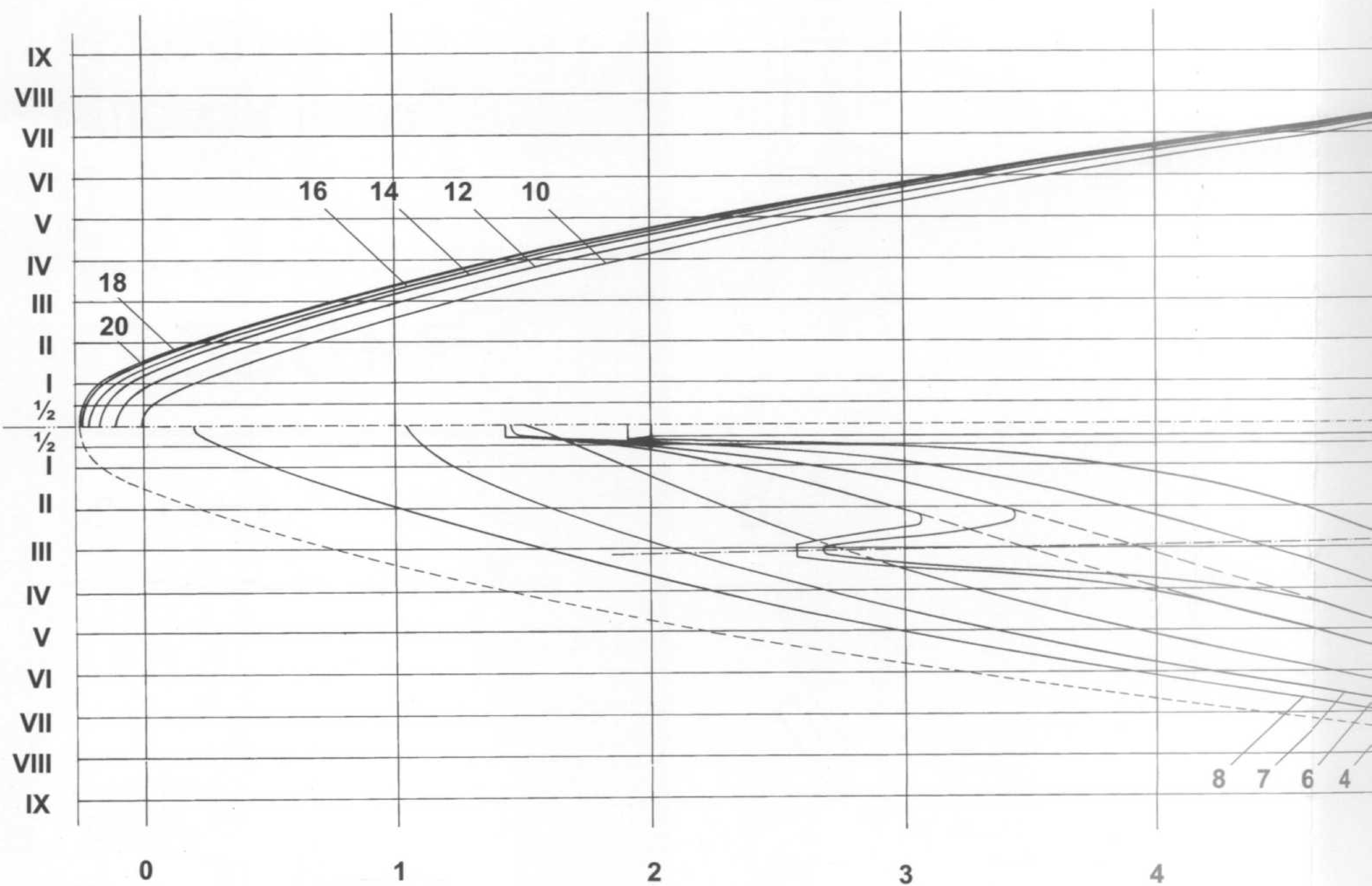
1. Kriegstagebuch Bismarck (Dzienniki okrętowe pancernika Bismarck), Bundesarchiv/Militärarchiv, RM 92/5100.
2. Kriegstagebuch Prinz Eugen (Dzienniki okrętowe ciężkiego krążownika Prinz Eugen), Bundesarchiv/Militärarchiv, RM 92/5220.
3. Kriegstagebuch Marinegruppenkommando Nord, Marinegruppenkommando West (Dokumenty dowództwa Grupy „Północ", dowództwa Grupy „Zachód") ze zbiorów Bundesarchiv/Militärarchiv, Naval Historical Center oraz Autorów.

Podstawowe publikacje książkowe:

1. Burkard von Müllenheim-Rechberg: Battleship Bismarck, a Survivor's Story. Naval Institute Press, Annapolis 1990.
2. Burkard von Müllenheim-Rechberg: Schlachtschiff Bismarck — Ein Uberlebrnder in seiner Zeit.
3. W. Garzke, R. Dulin: Battleship — Axis and Neutral Battleships in World War II. Naval Institute Press, Annapolis 1985.

LINIE TEORETYCZNE / *BODY PLAN*

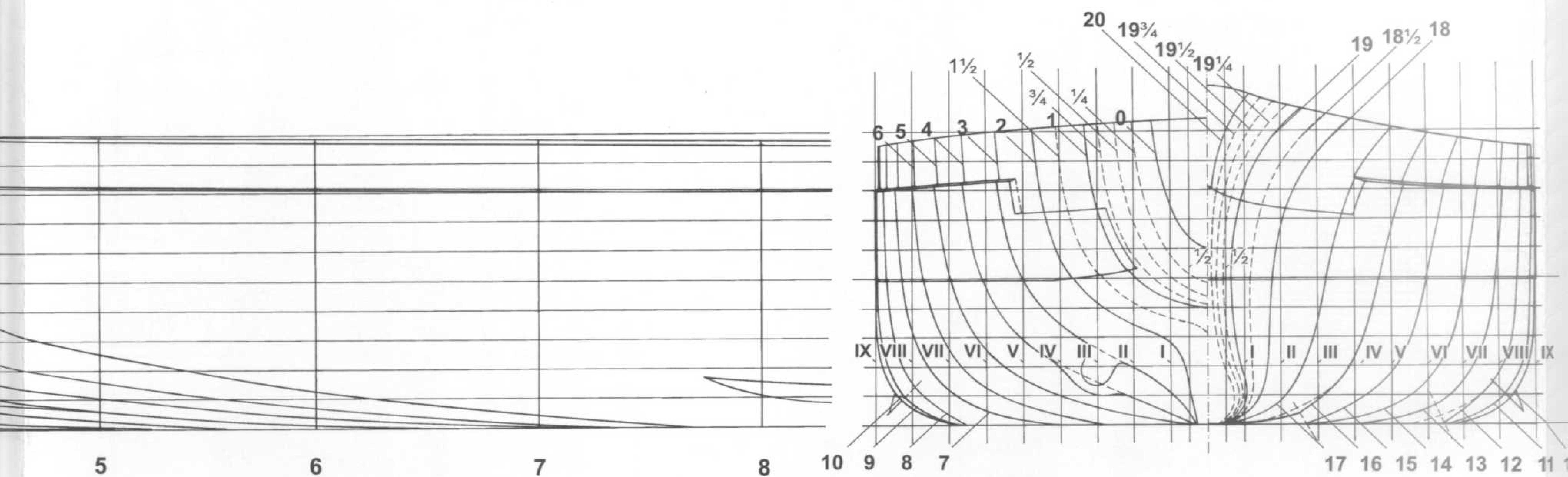




KADŁUB / *HULL*

Widok z boku kadłuba po wodowaniu / *Hull side vie*

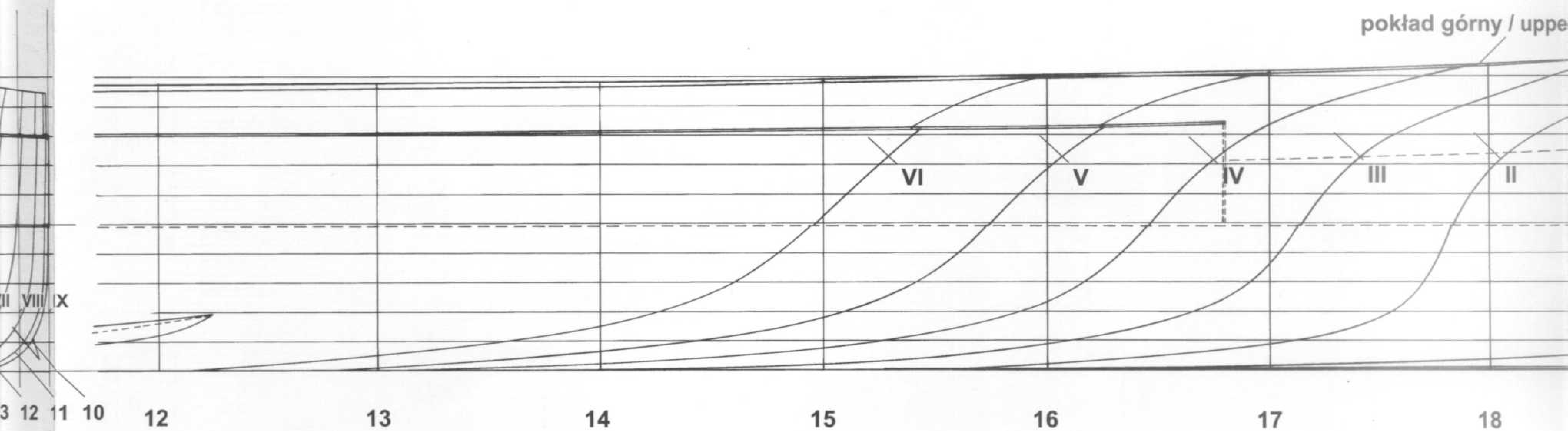
PANCERNIK *BISMARCK* / BA



0
6 4 3 2 1
5 6 7 8 9 10 11

le view after launch

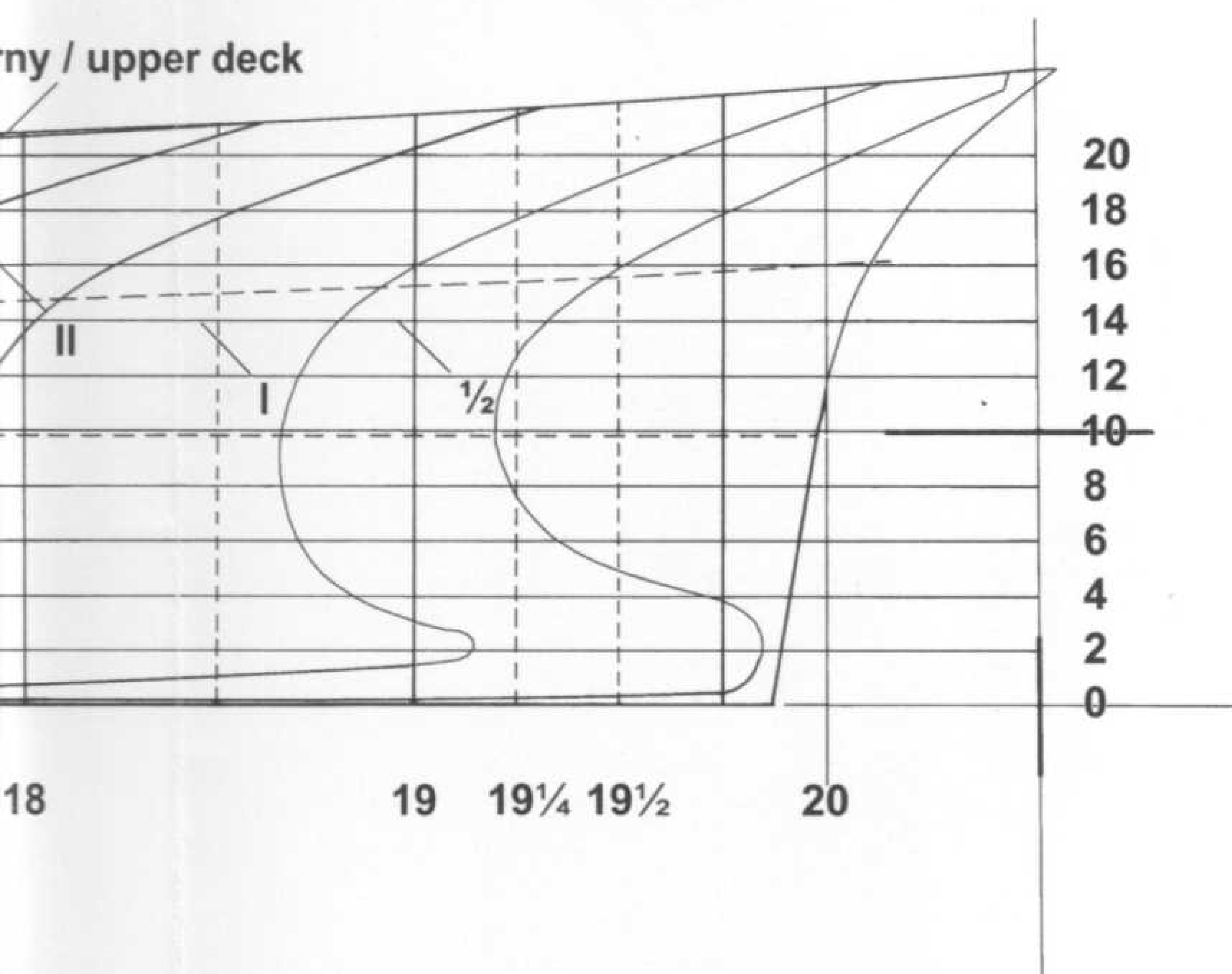
BATTLESHIP *BISMARCK*



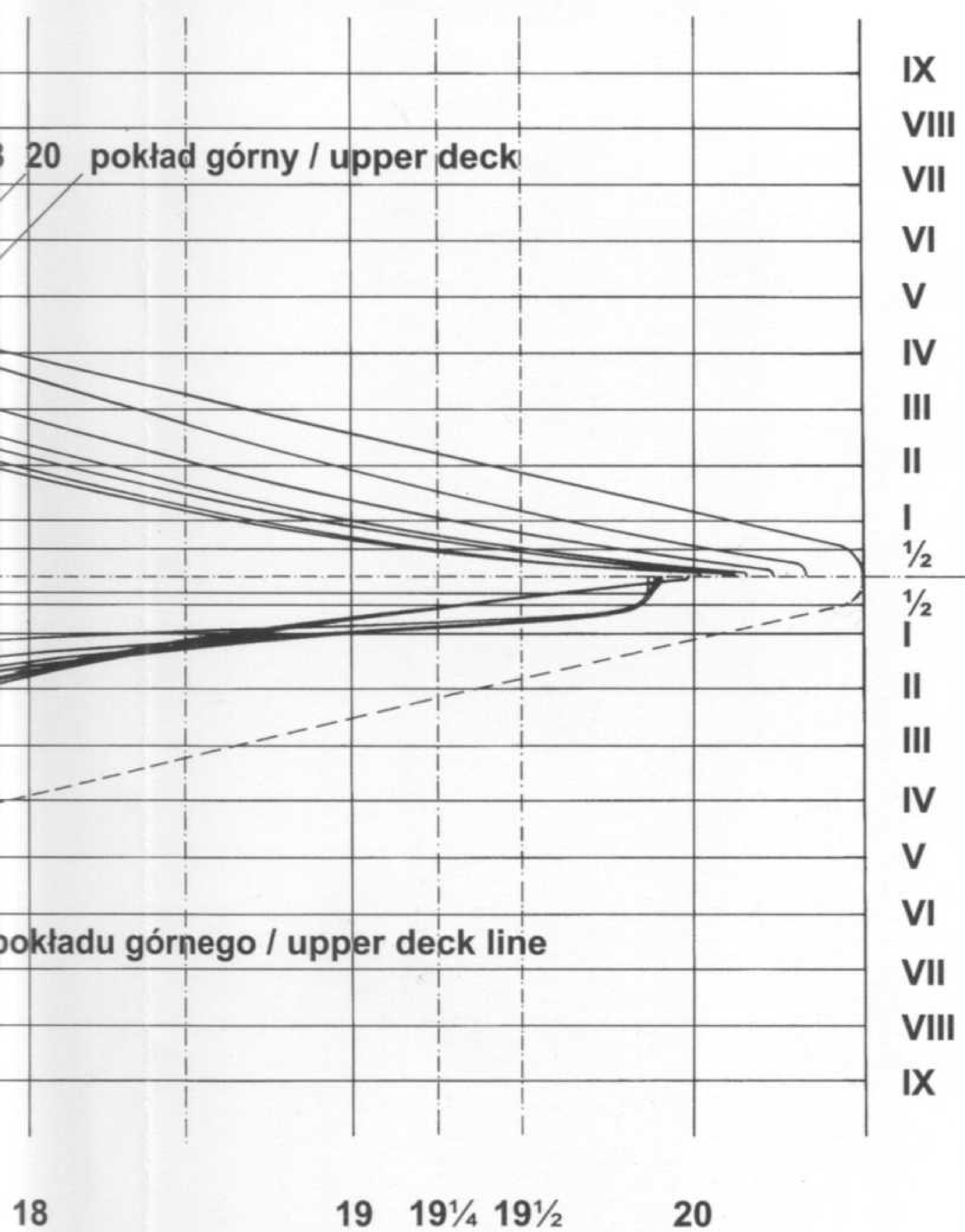
10 12 14 16 18 20 pok
0
linia pokładu g
1 2 3 4 6 7 8
12
13
14
15
16
17
18

ARKUSZ 1 / SHEET 1

skala 1 : 400 *scale*

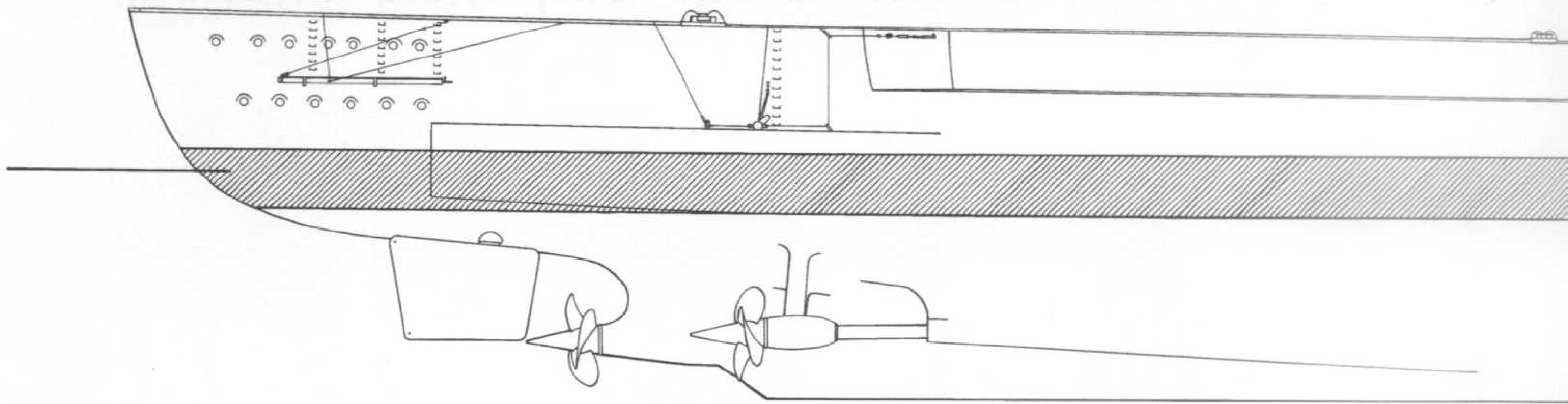


skala 1 : 400 *scale*

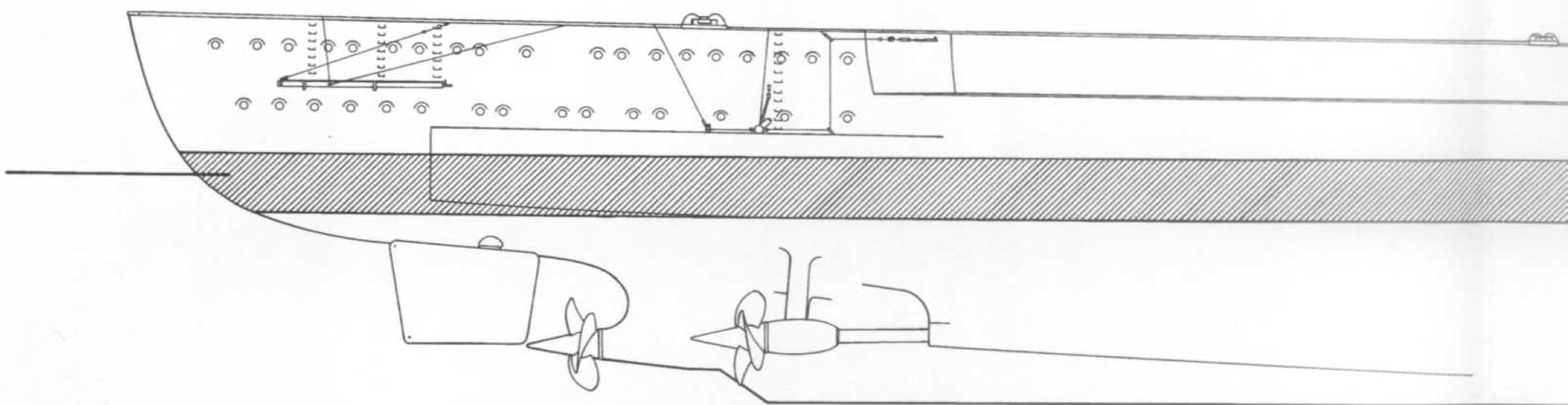


skala 1 : 400 *scale*

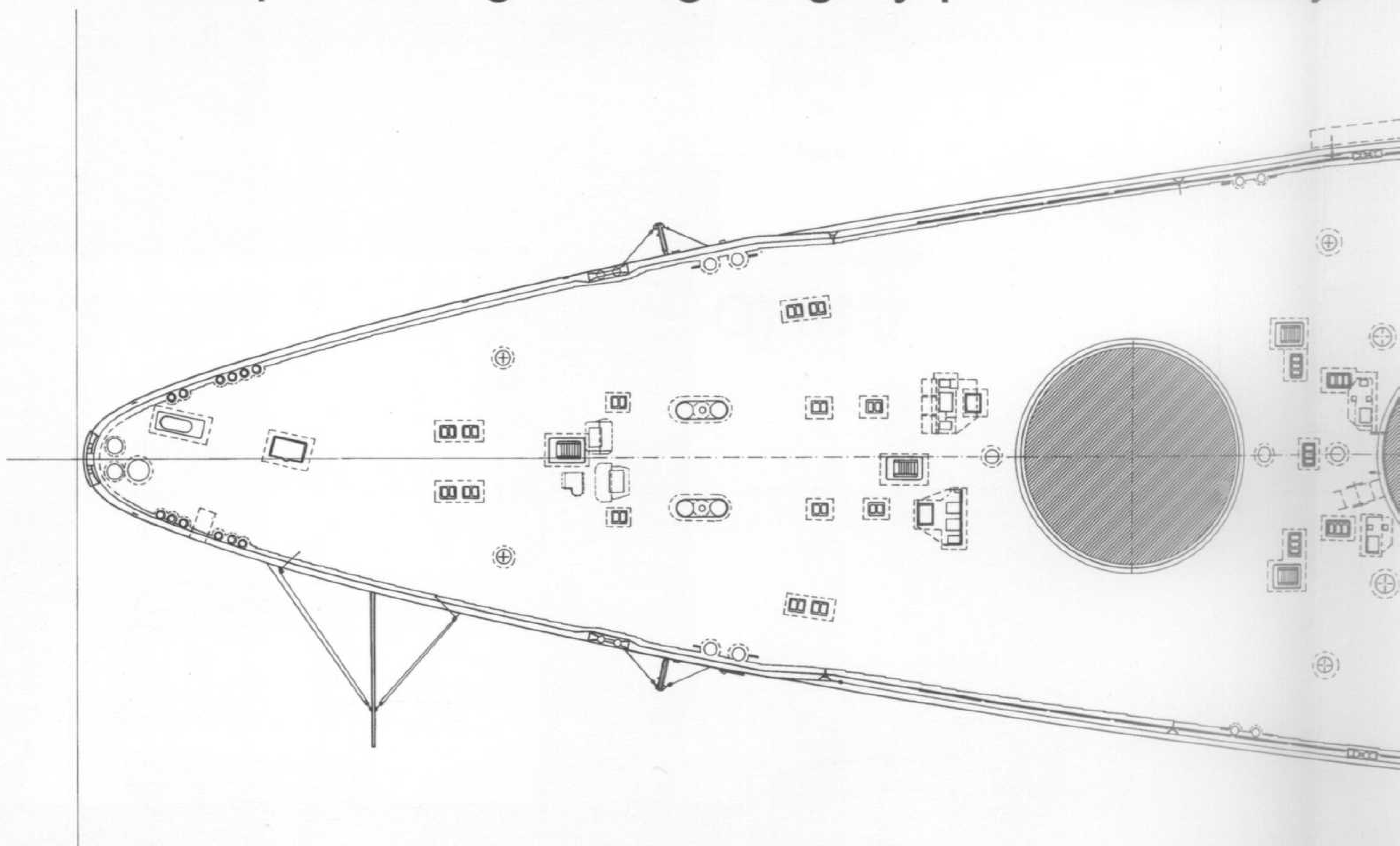
Widok z boku kadłuba po wodowaniu / *Hull side vie*



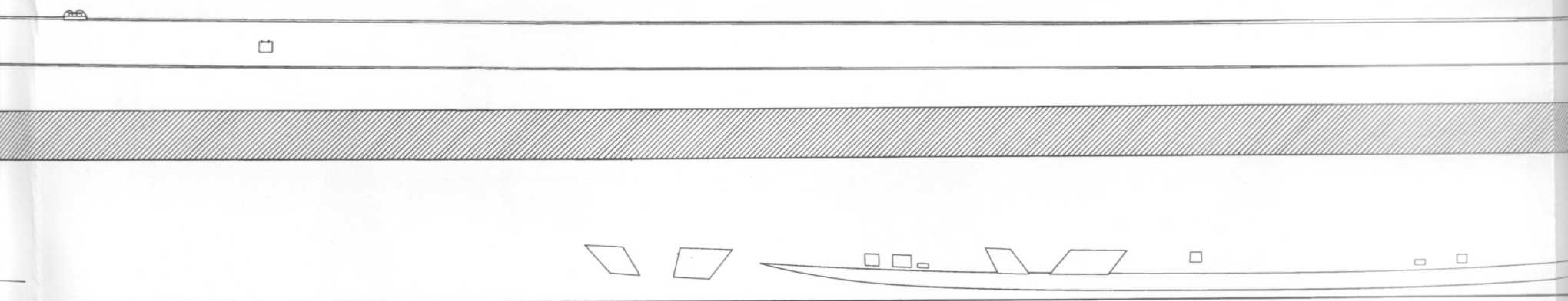
Widok z boku kadłuba po modernizacji / *Hull side v*



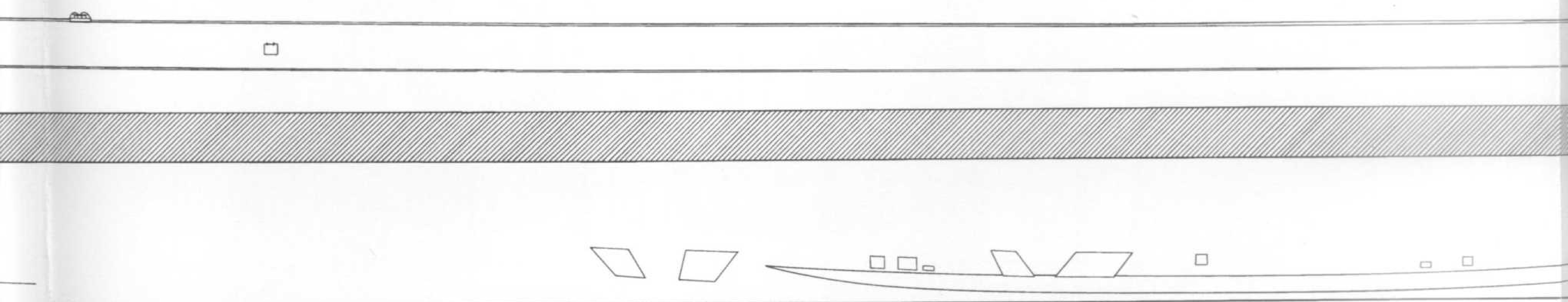
Widok pokładu głównego z góry po modernizacji / *I*



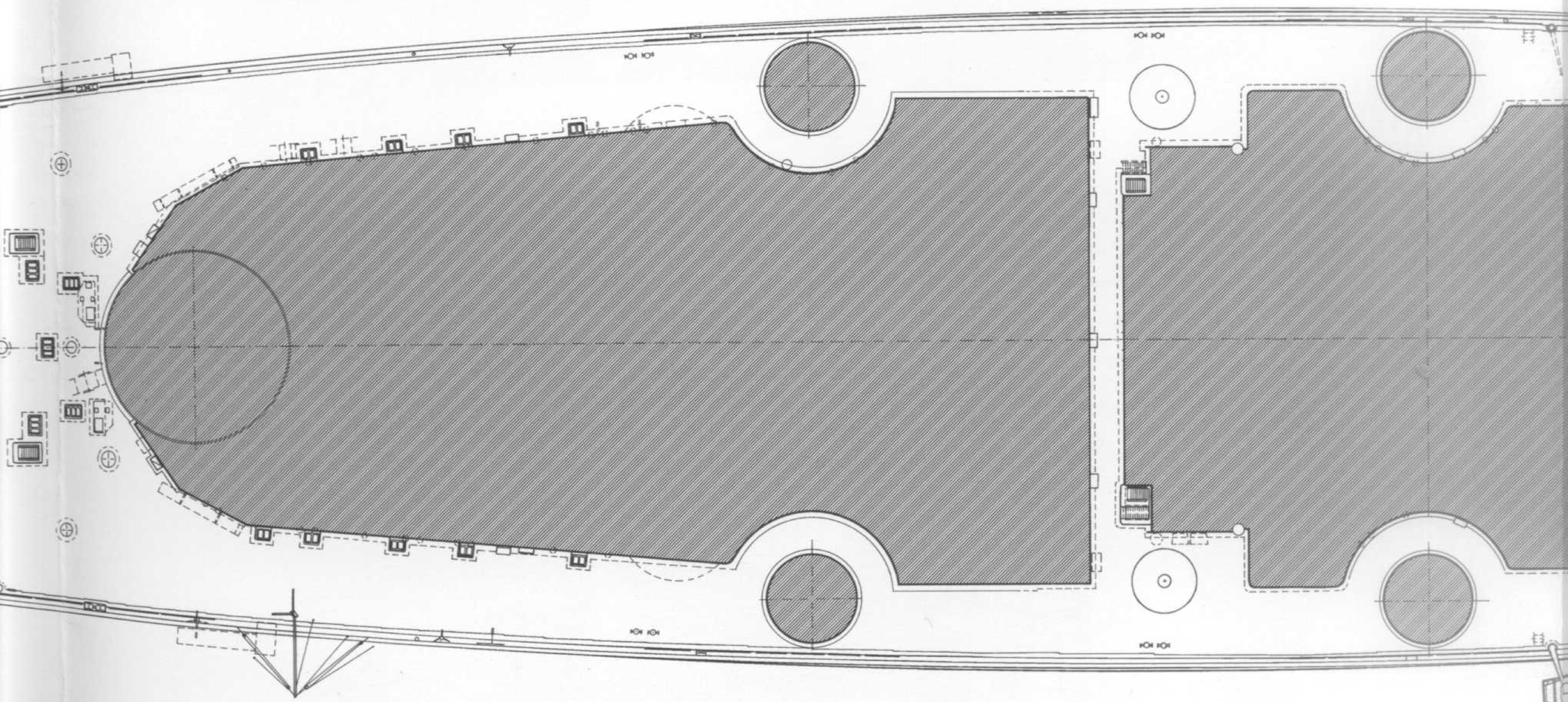
de view after launch


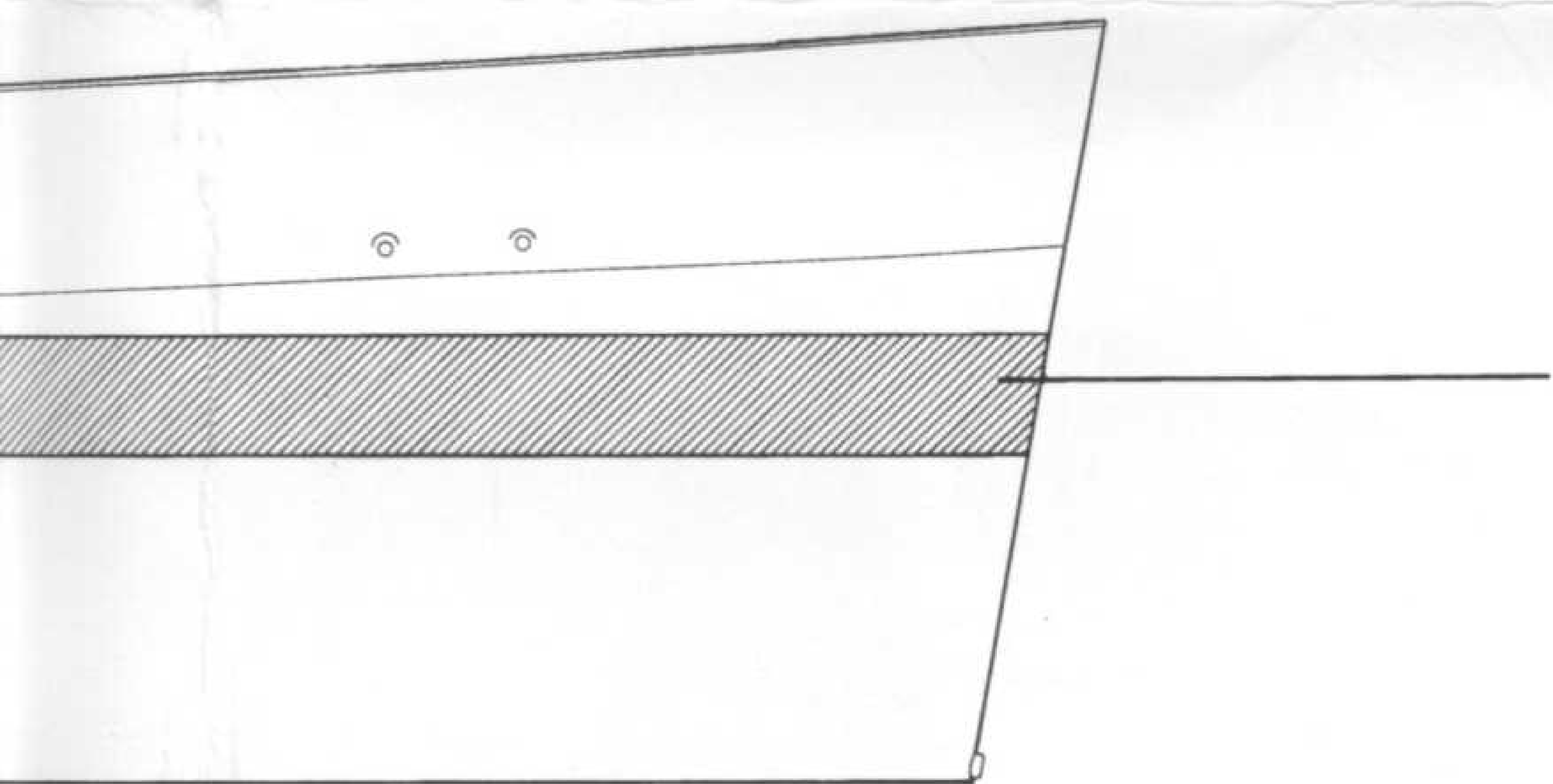
side view after modernisation



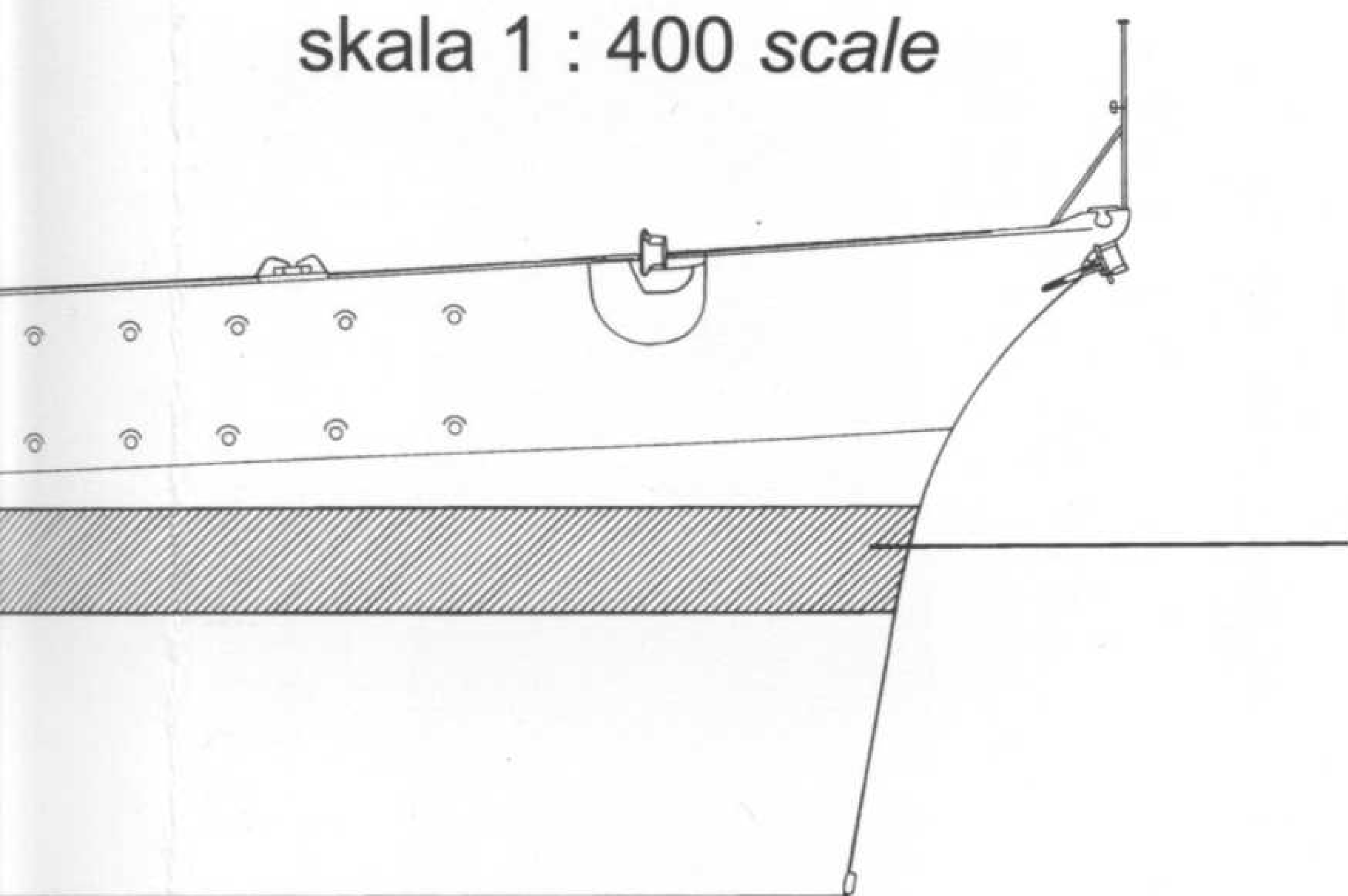
acji / Main deck top view after modernisation





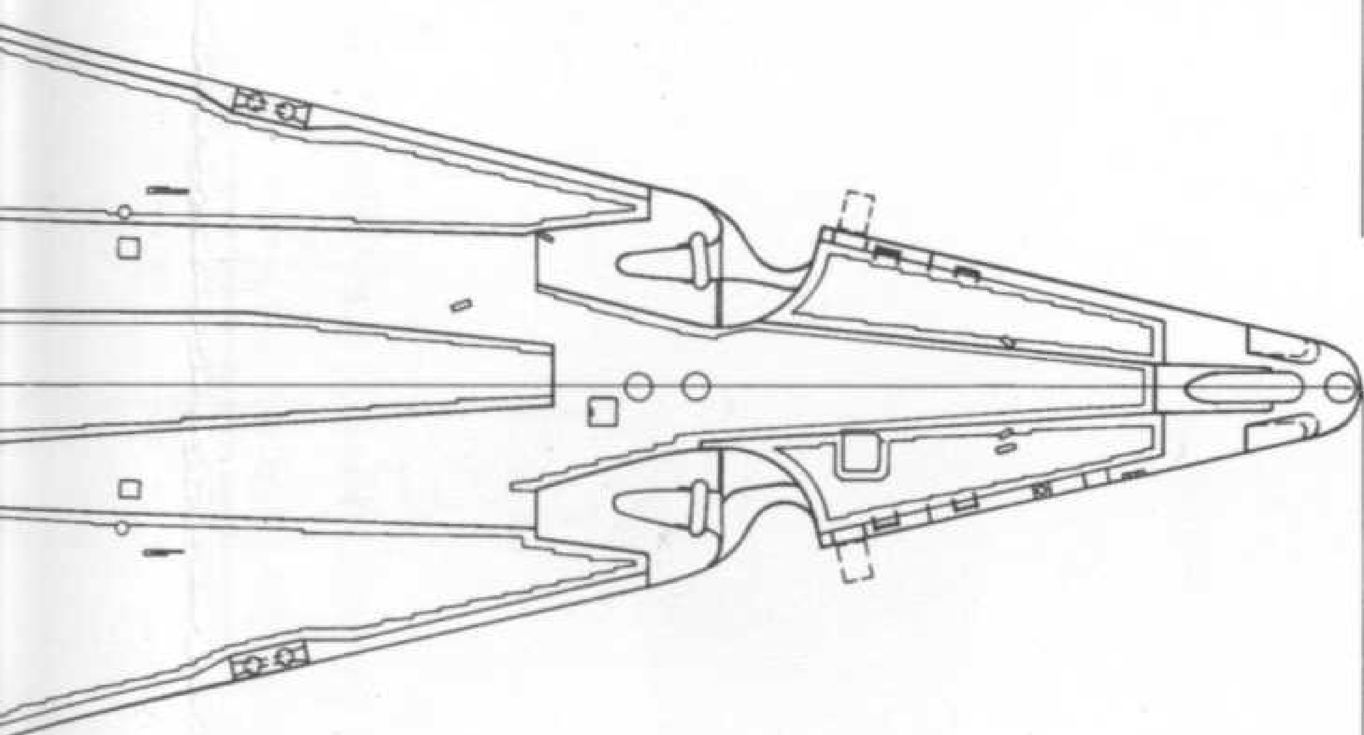


skala 1 : 400 *scale*



skala 1 : 400 *scale*





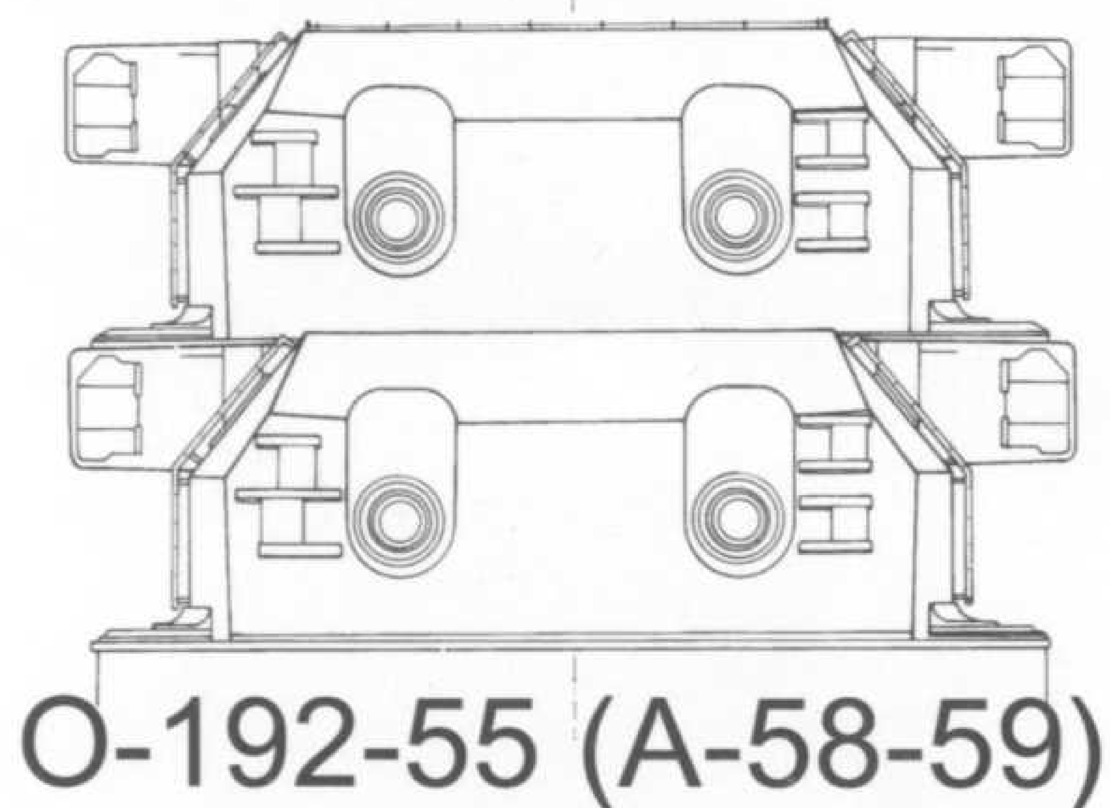
Materiały źródłowe / *Sources:*

- Bundesarchiv / Militärarchiv - Bismarck RM 25/3
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot archive*

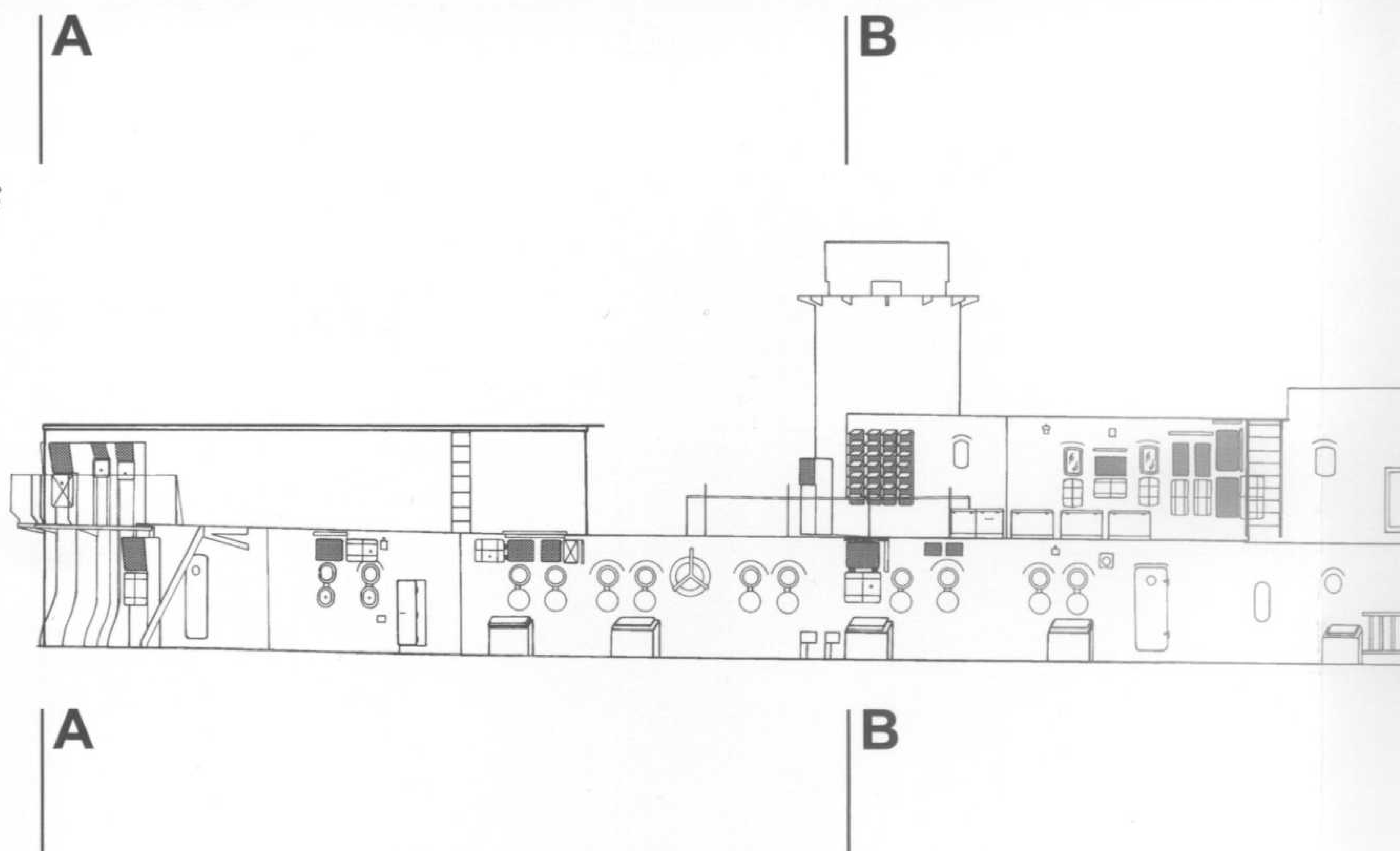
komputerowy montaż rysunków: Katarzyna B. Kwiatkowska

NADBUDÓWKA GŁÓWNA *BISMA*

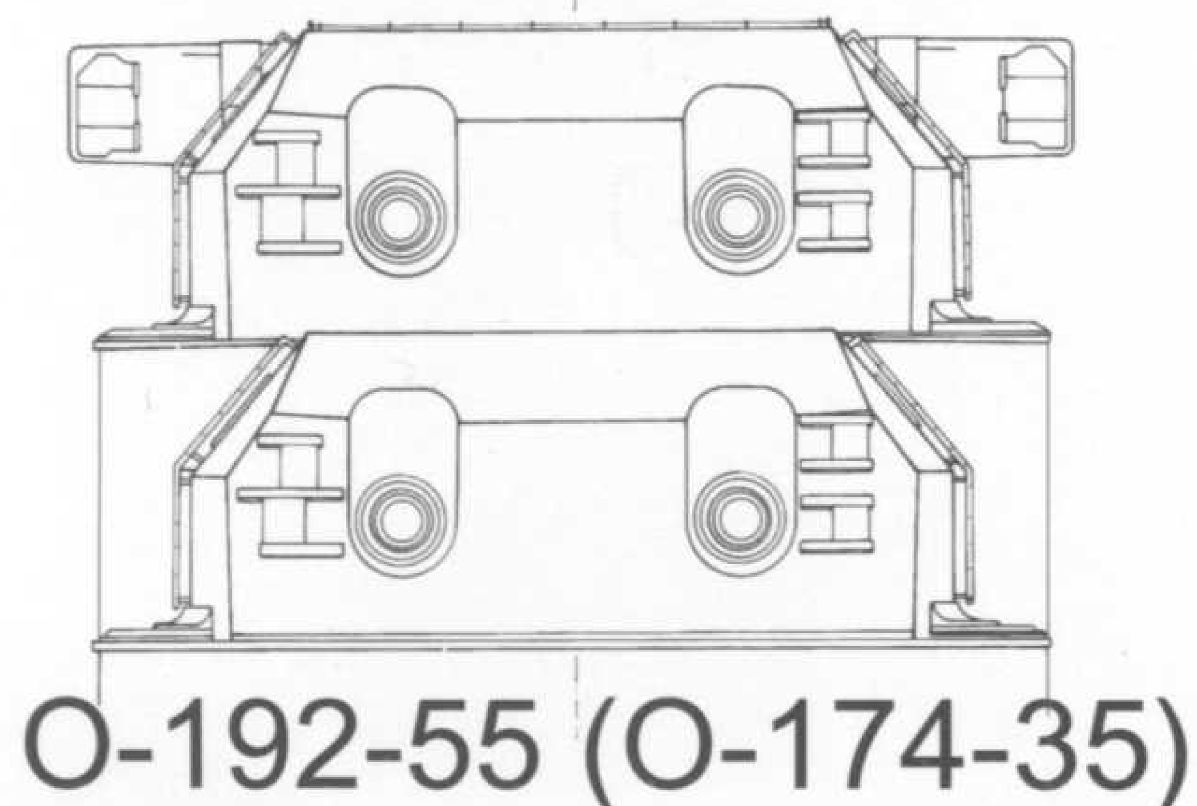
Widok wieży barbety A i B
po wejściu do służby, 1940 rok
View of the A and B turret barbettes
after commission, 1940



O-192-55 (A-58-59)

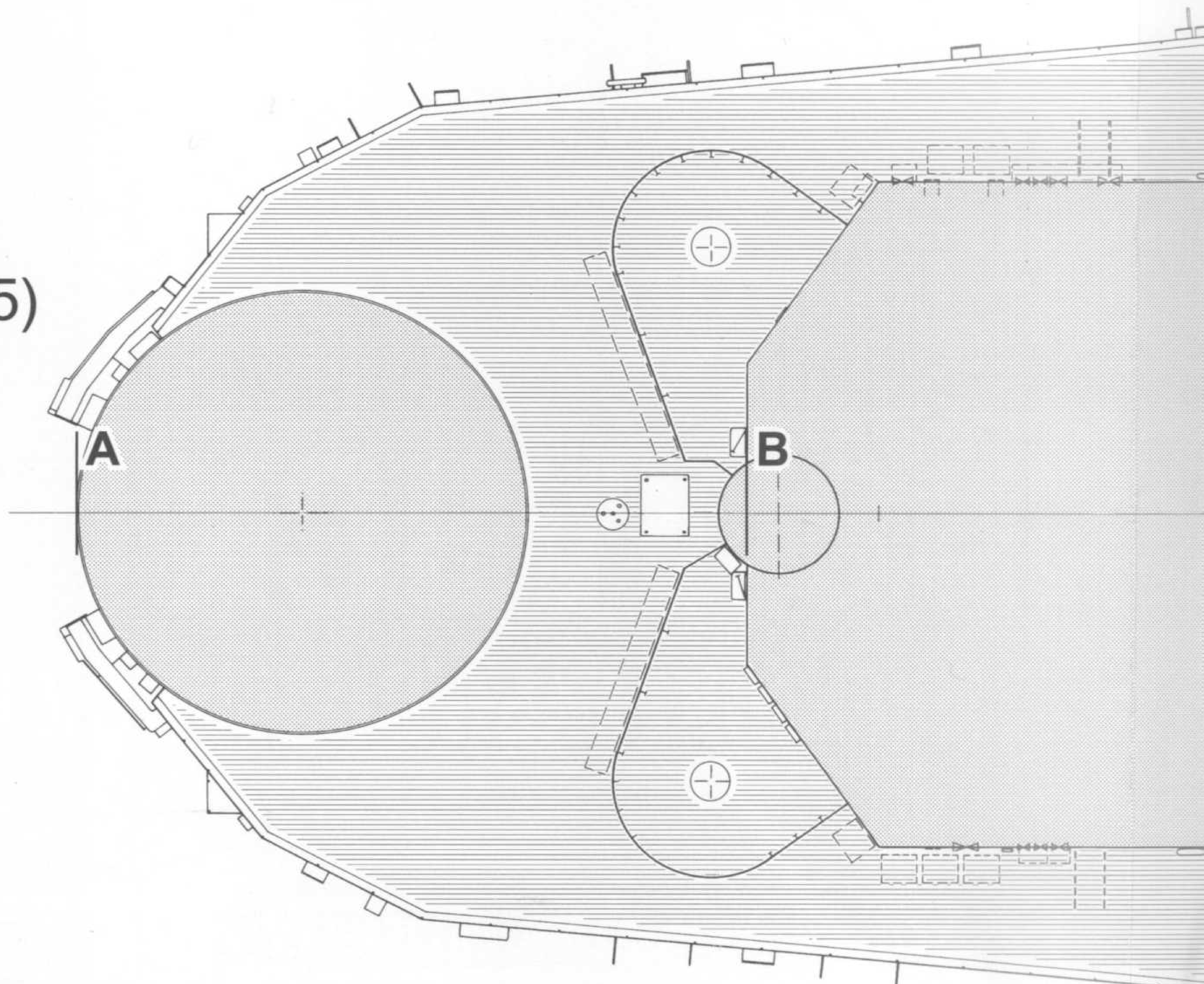


Widok wieży barbety A i B
po modernizacji, 1941 rok
View of the A and B turret barbettes
after modernisation, 1941

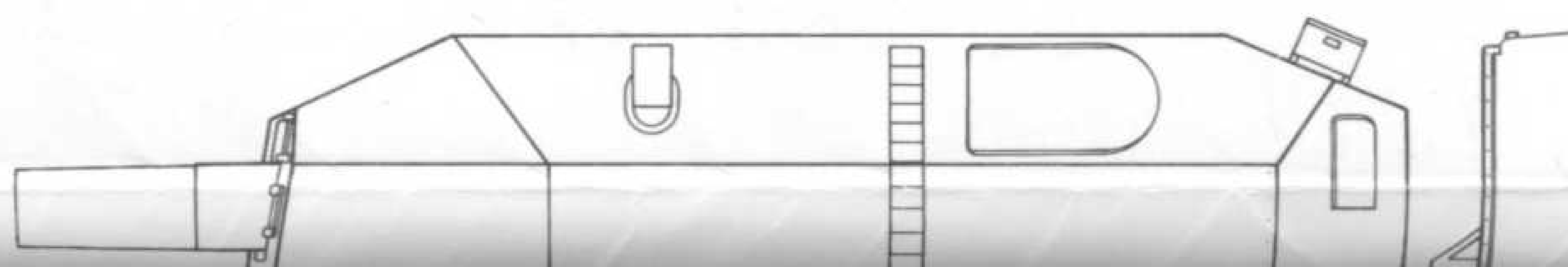


O-192-55 (O-174-35)

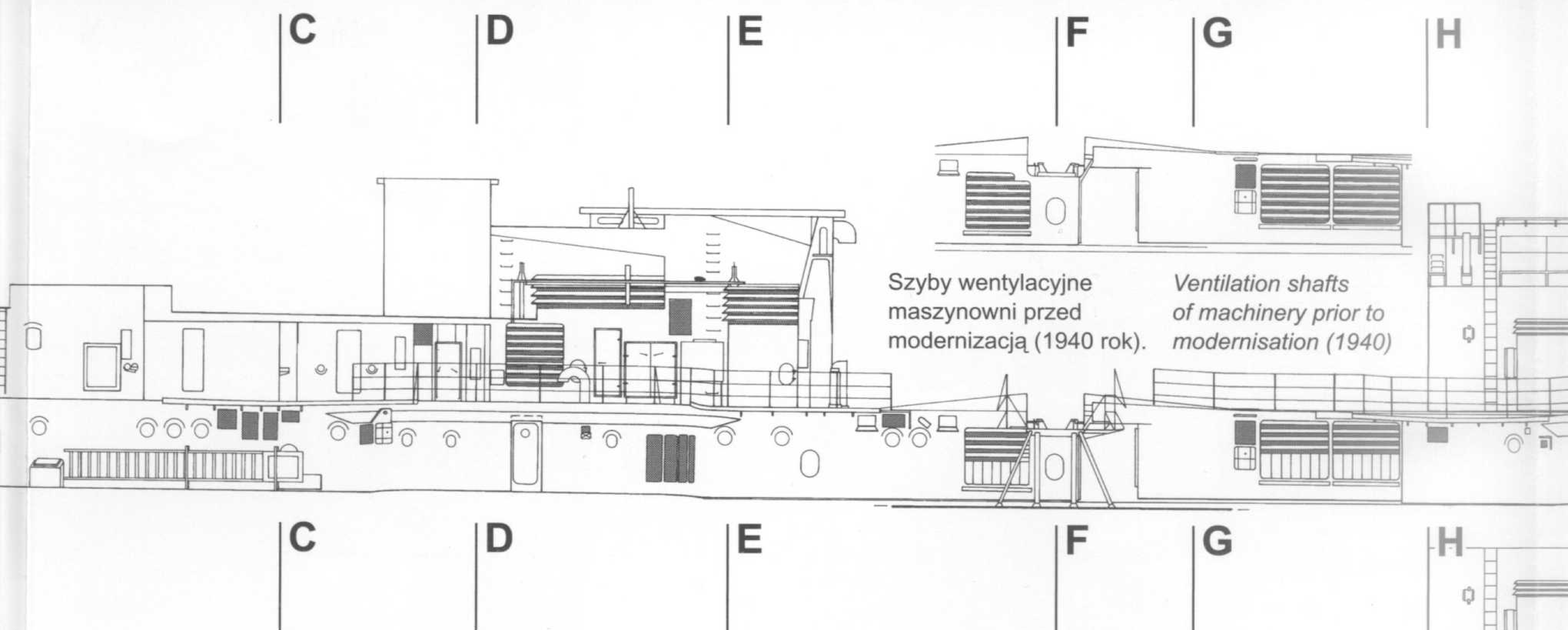
Widok z góry po mod
Topside view after m



Widok barbety B
po wejściu do
służby, 1940 rok



MARCKA - POZIOM 01 (Aufbaudeck) /



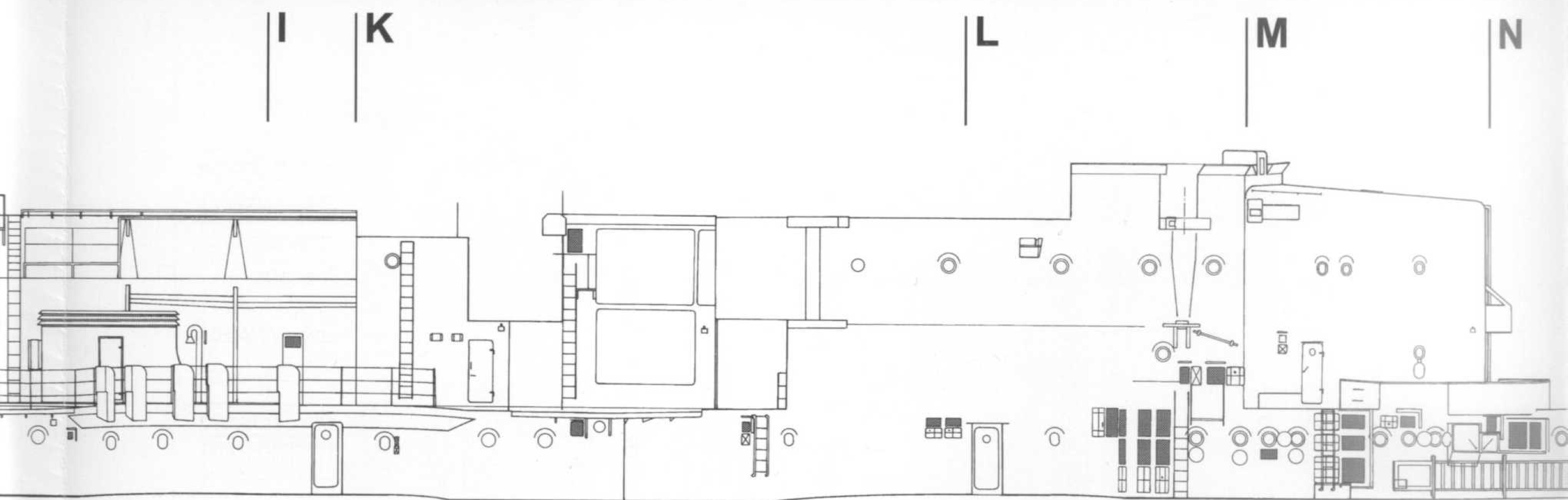
modernizacji, 1941 rok

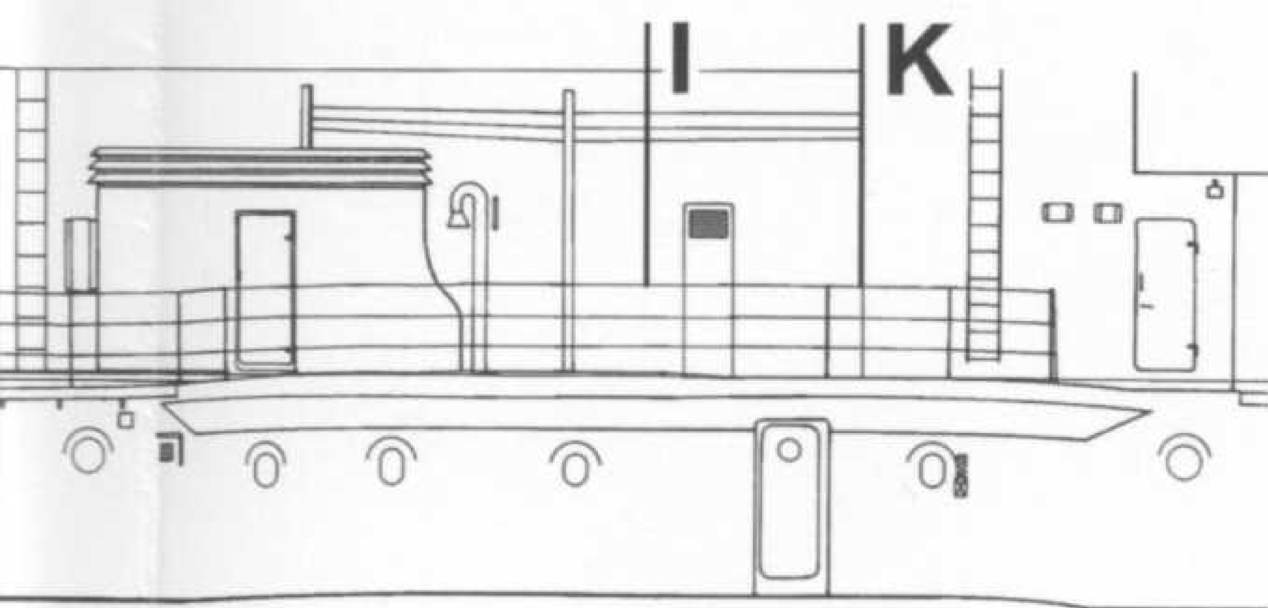
er modernisation, 1941

C D E F G H

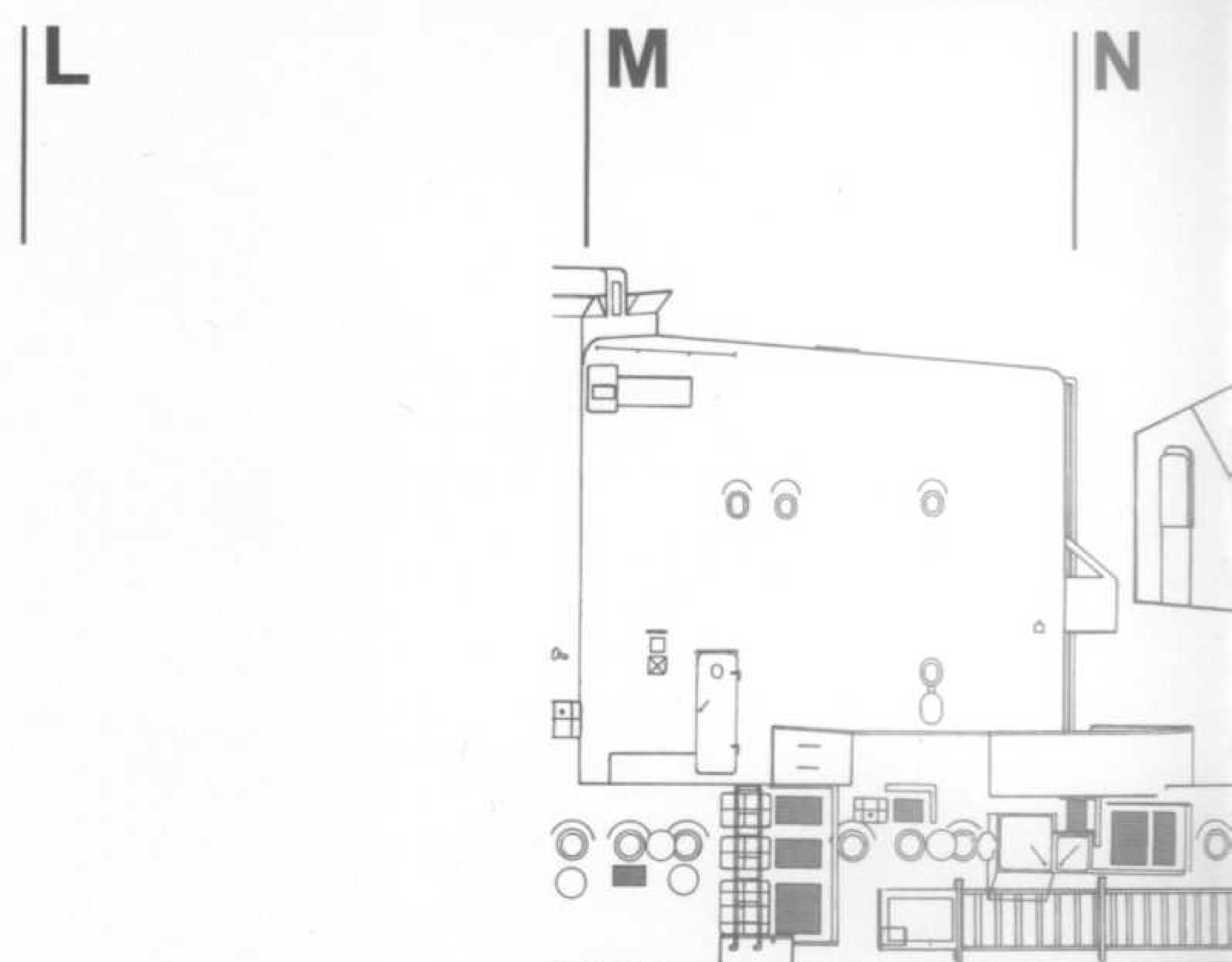
Szy

k) / MAIN SUPERSTRUCTURE OF *BIS*





Nadbudówka na wysokości drugiej wieży 150 mm (STB 150 II) przed modernizacją.



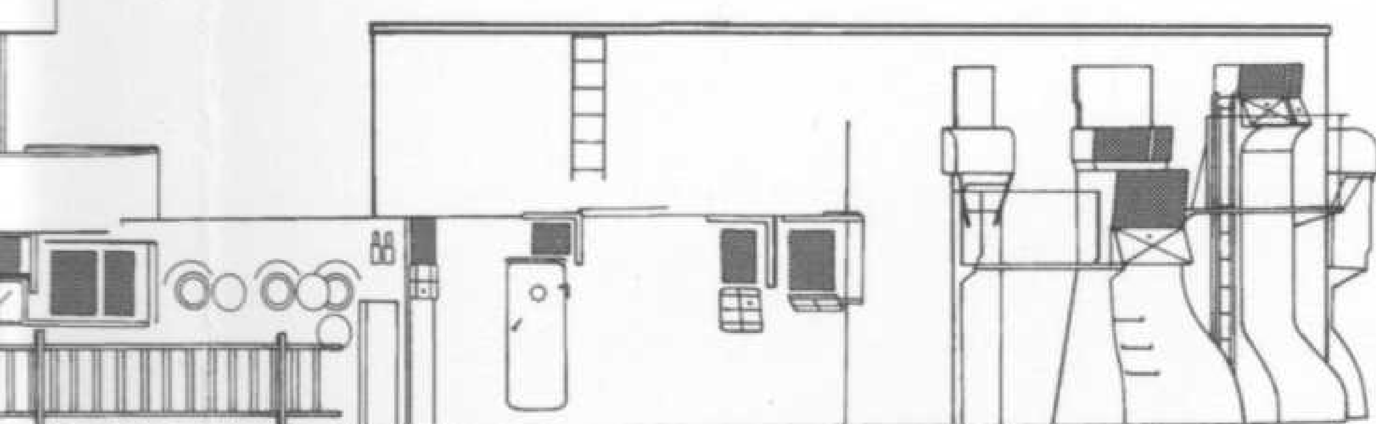
I K L M N

Widok lewej burty po mod

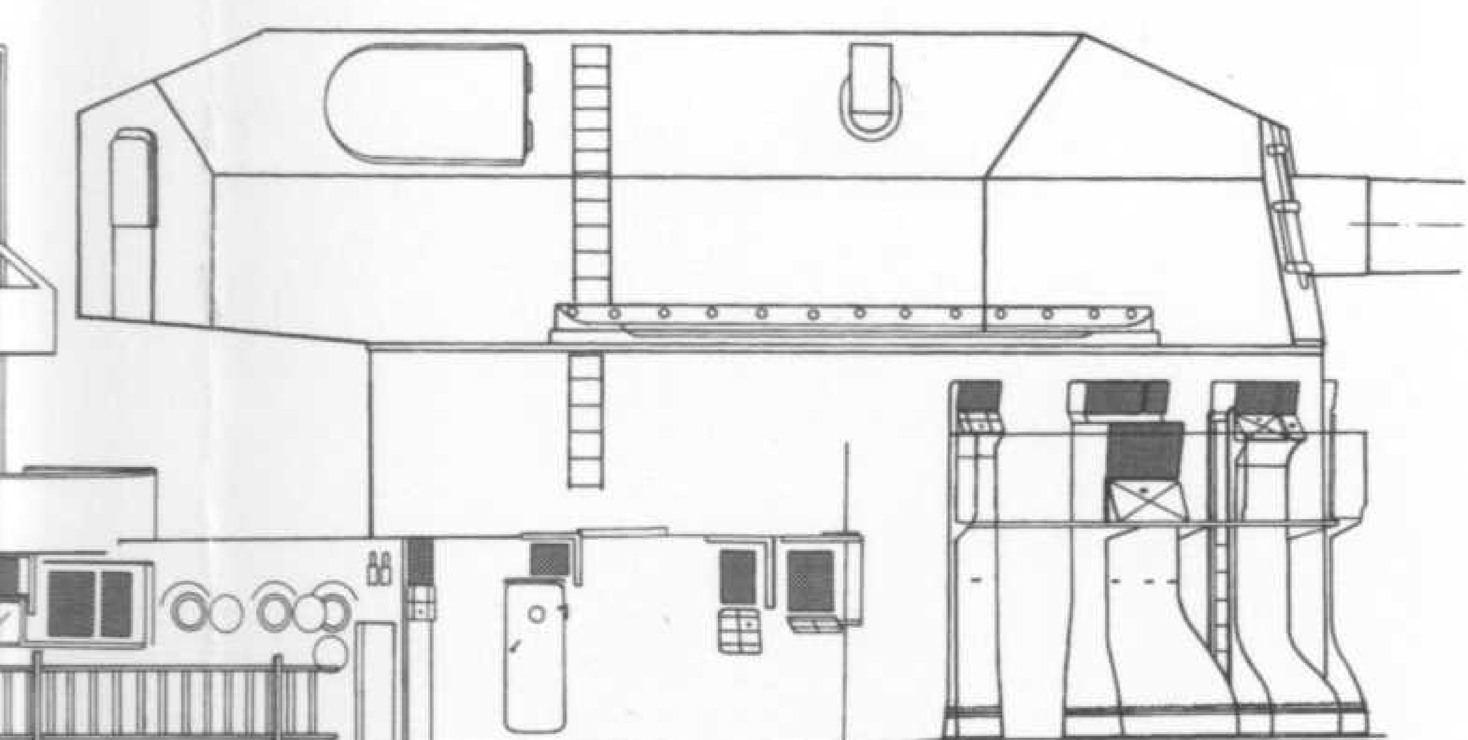
Portboard side view after

Szyby wentylacyjne *Ventilation shafts*

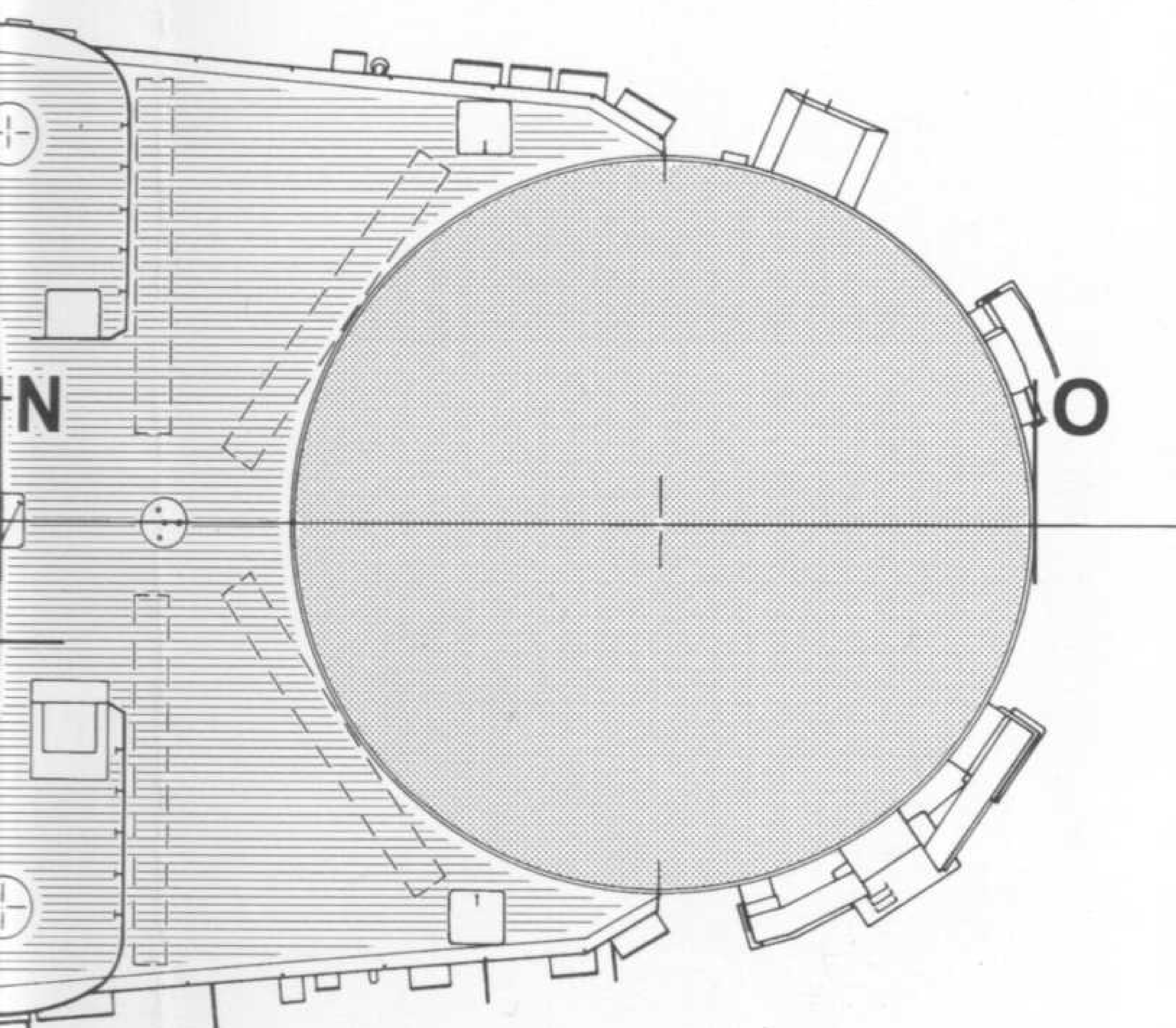
ISMARCK - LEVEL 01 (Aufbaudeck)



Widok prawej burty
po modernizacji, 1941 rok
Starboard side view
after modernisation, 1941



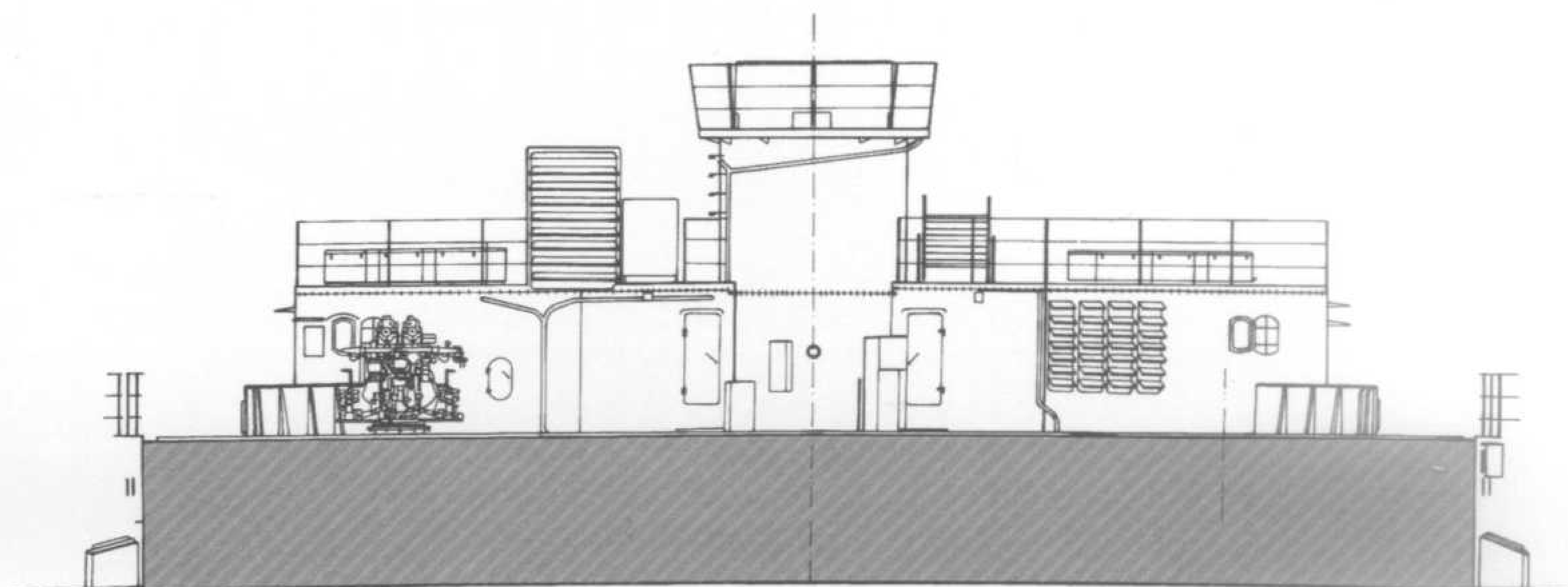
Widok barbety B
po wejściu do służby, 1940 rok
View of the B turret barbette
after commission, 1940



ARKUSZ 2 / SHEET 2

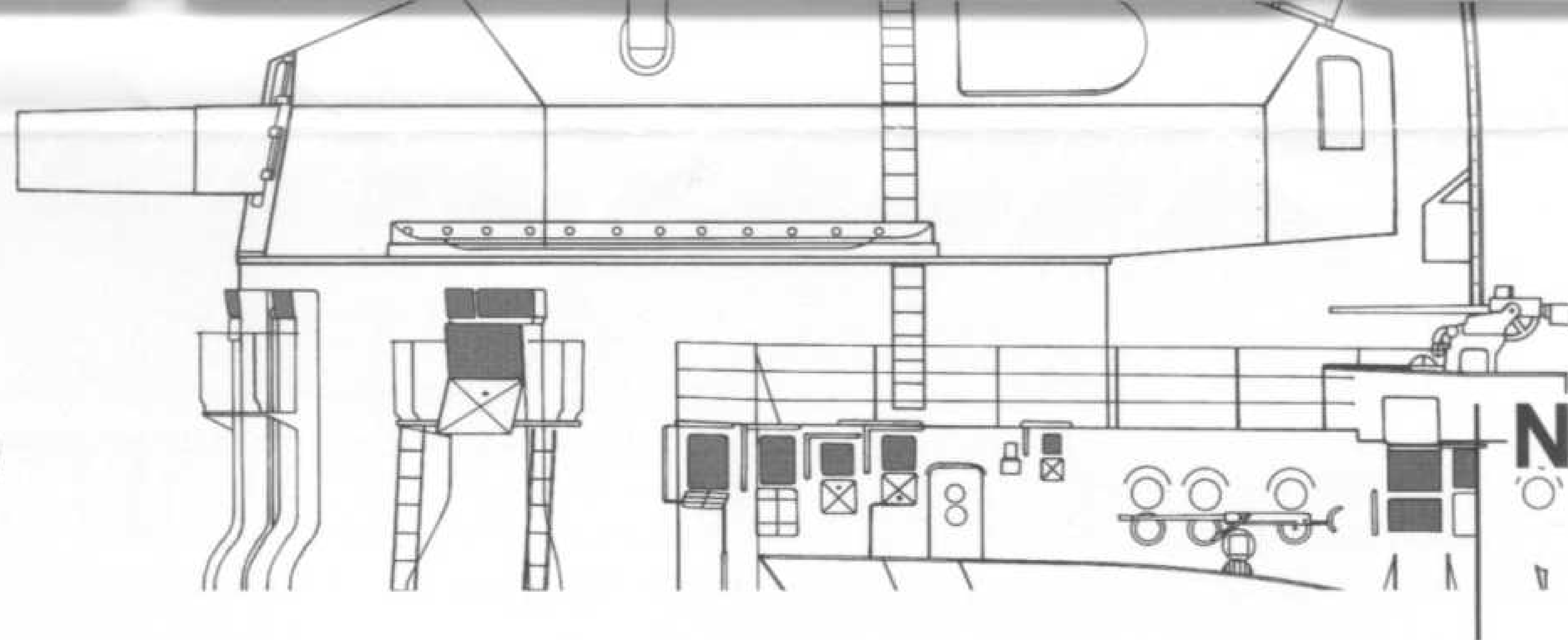
skala 1 : 200 *scale*

0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 m

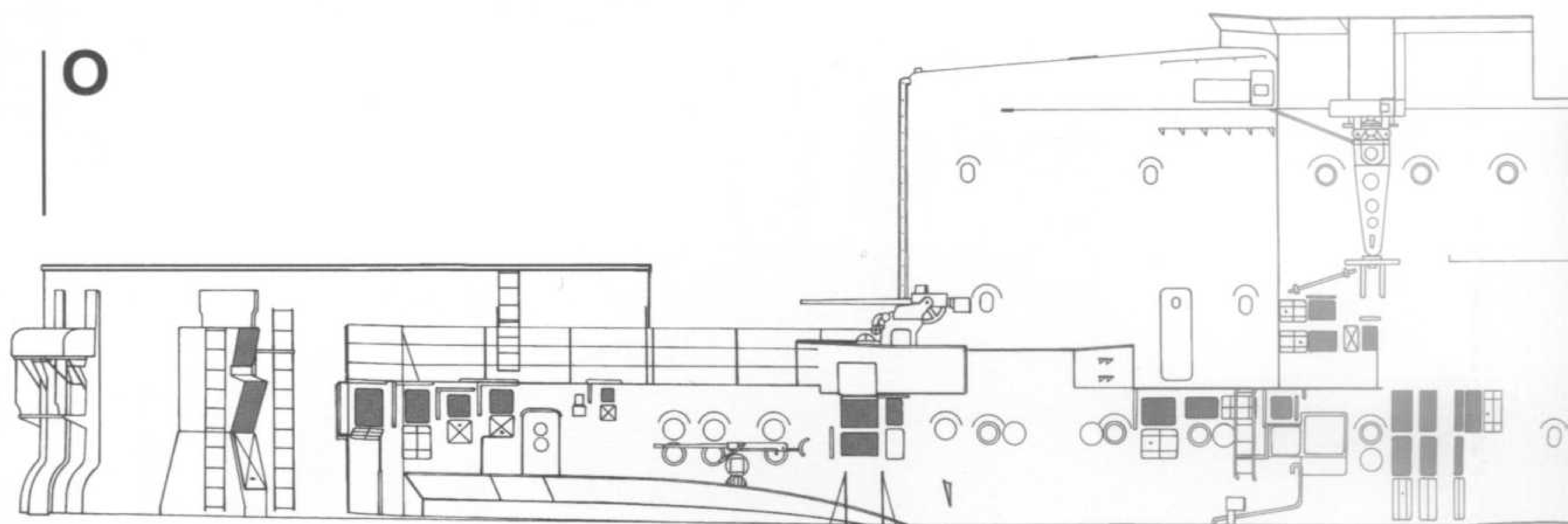


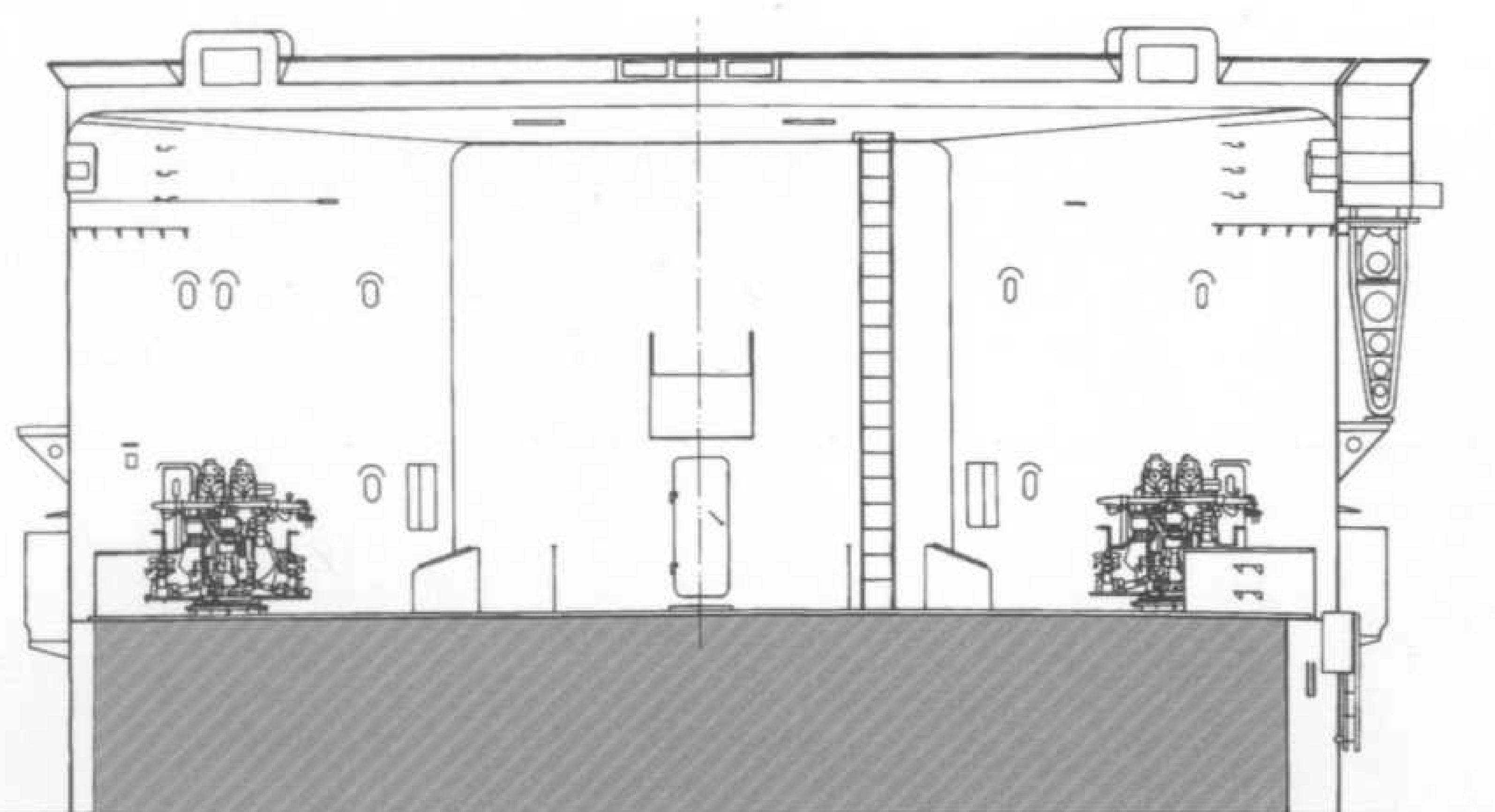
modernizacji, 1941 rok
after modernisation, 1941

Widok barbety B po wejściu do służby, 1940 rok
View of the B turret barbette after commission, 1940

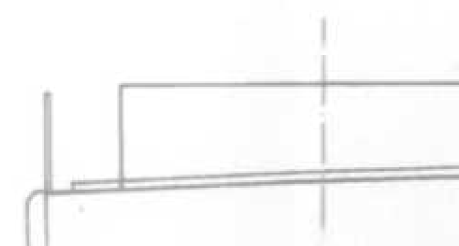


M

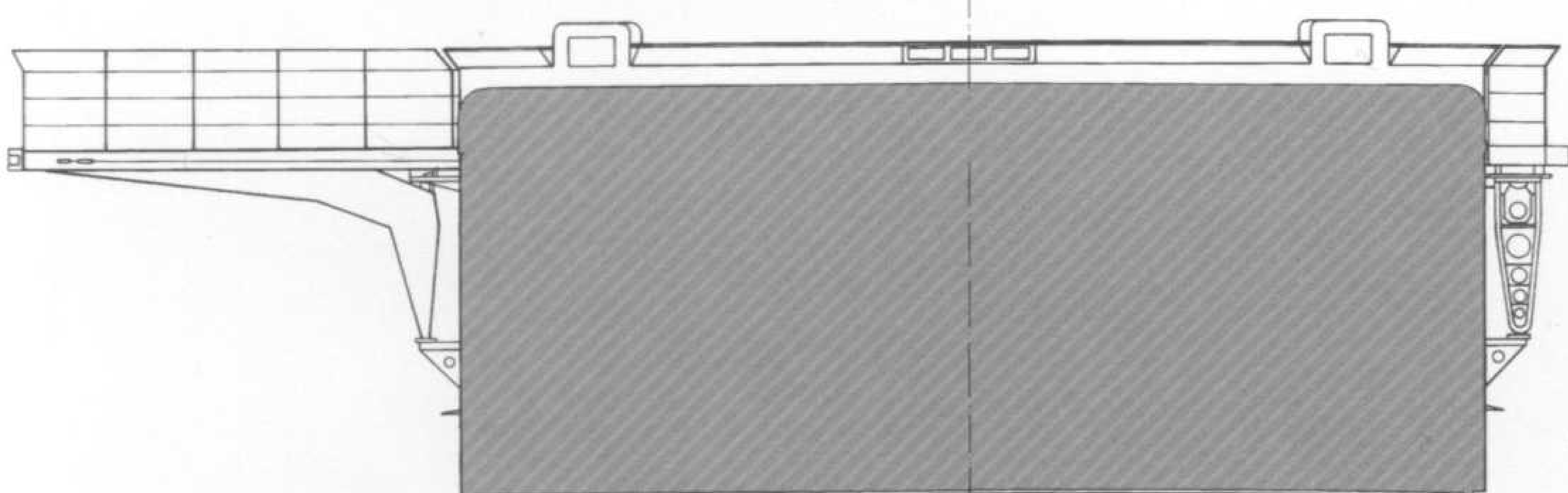




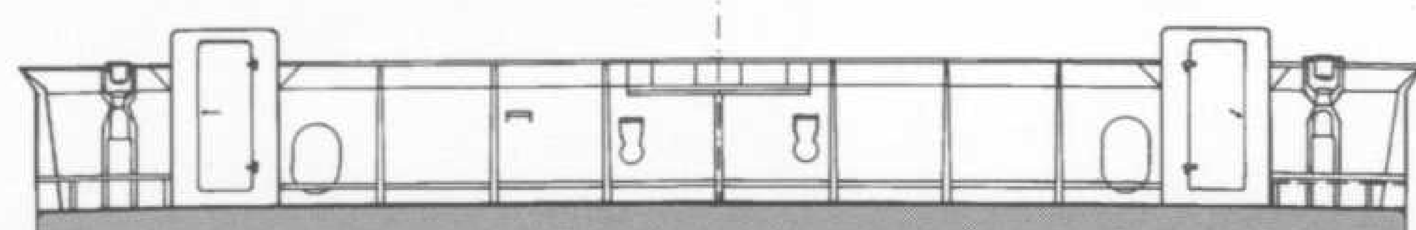
N-164-90



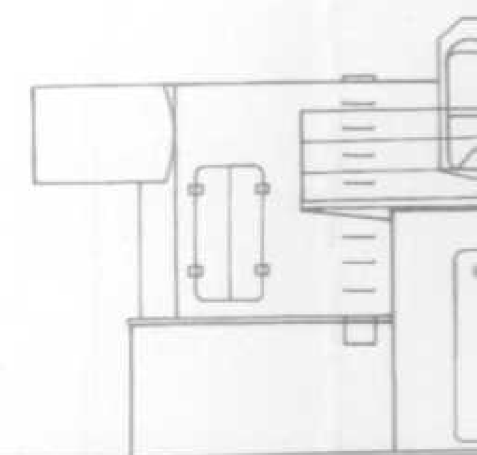
W-131-4



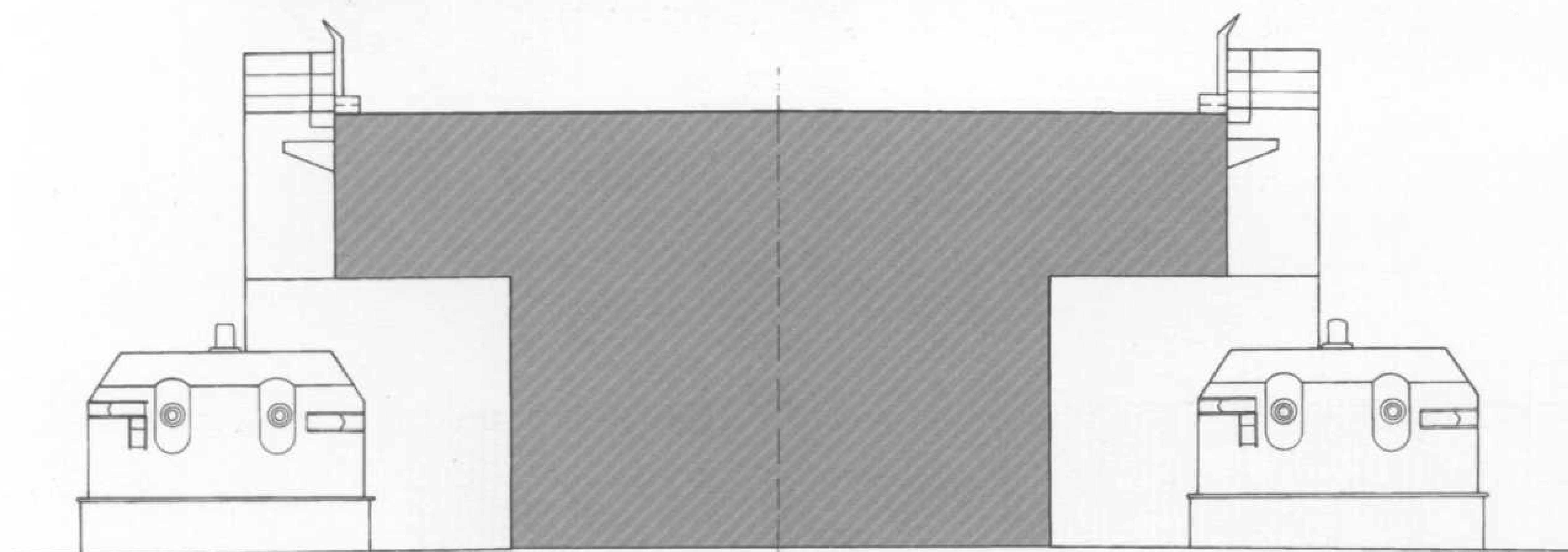
M-157-81



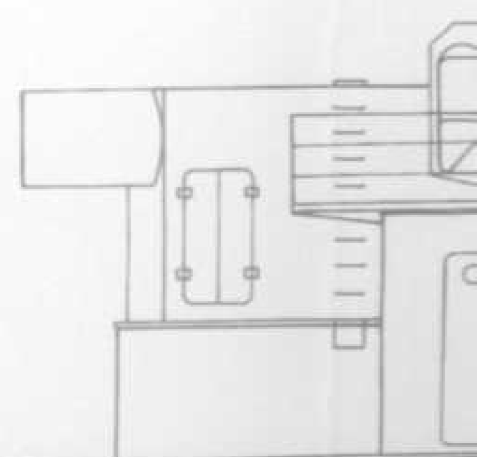
M-156



I-130-25

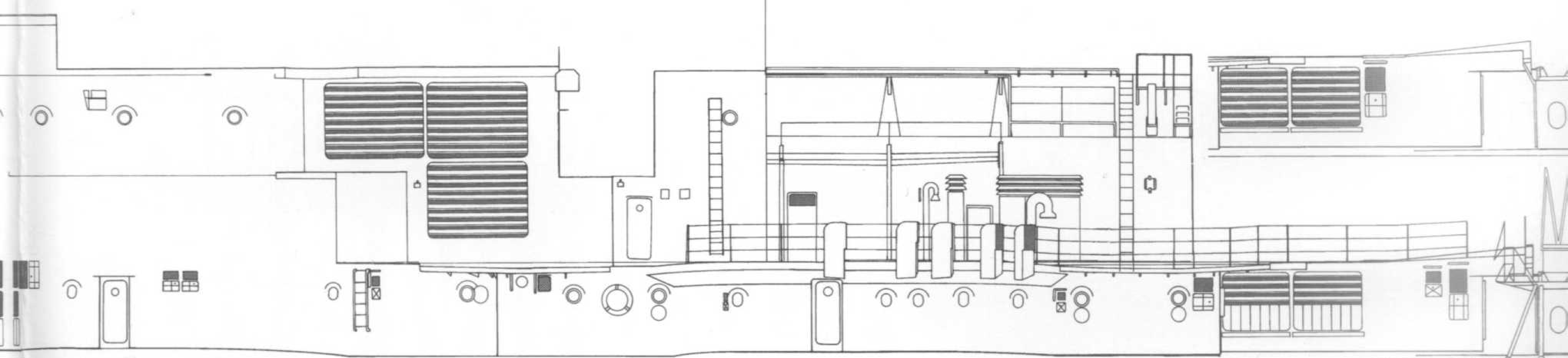


L-150-25

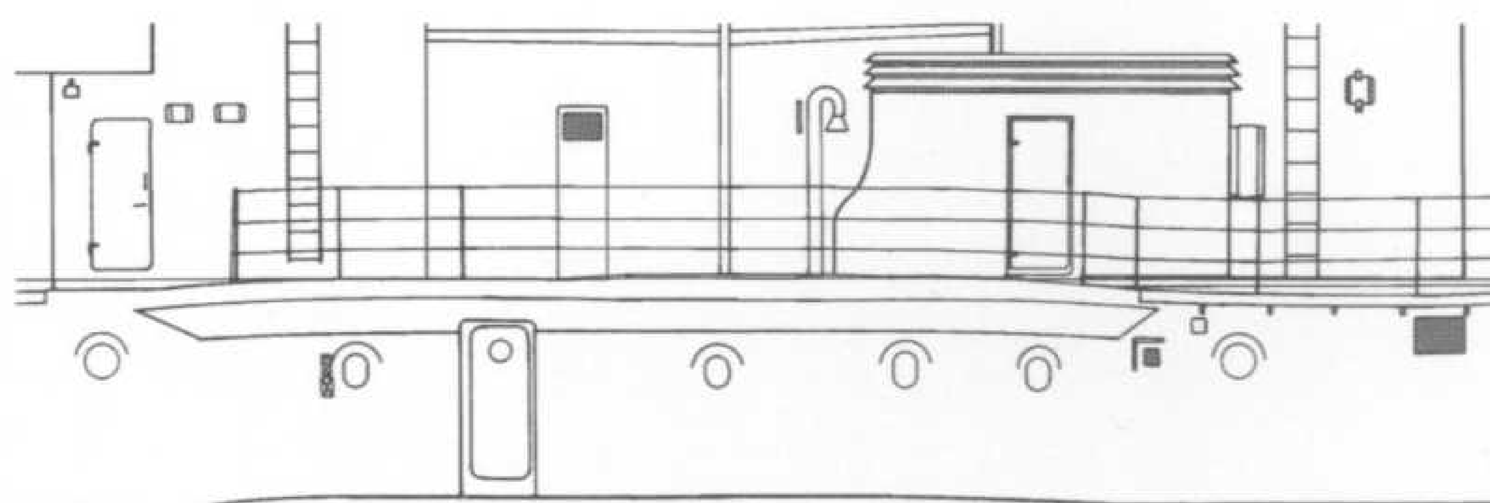


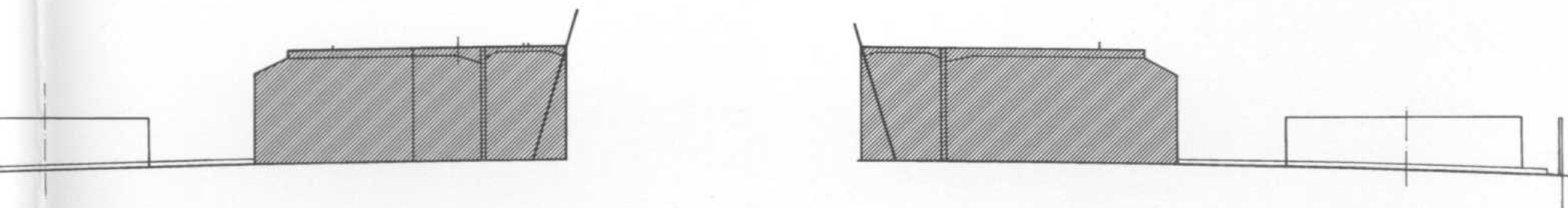
H-121-80

Szy
mas
moc

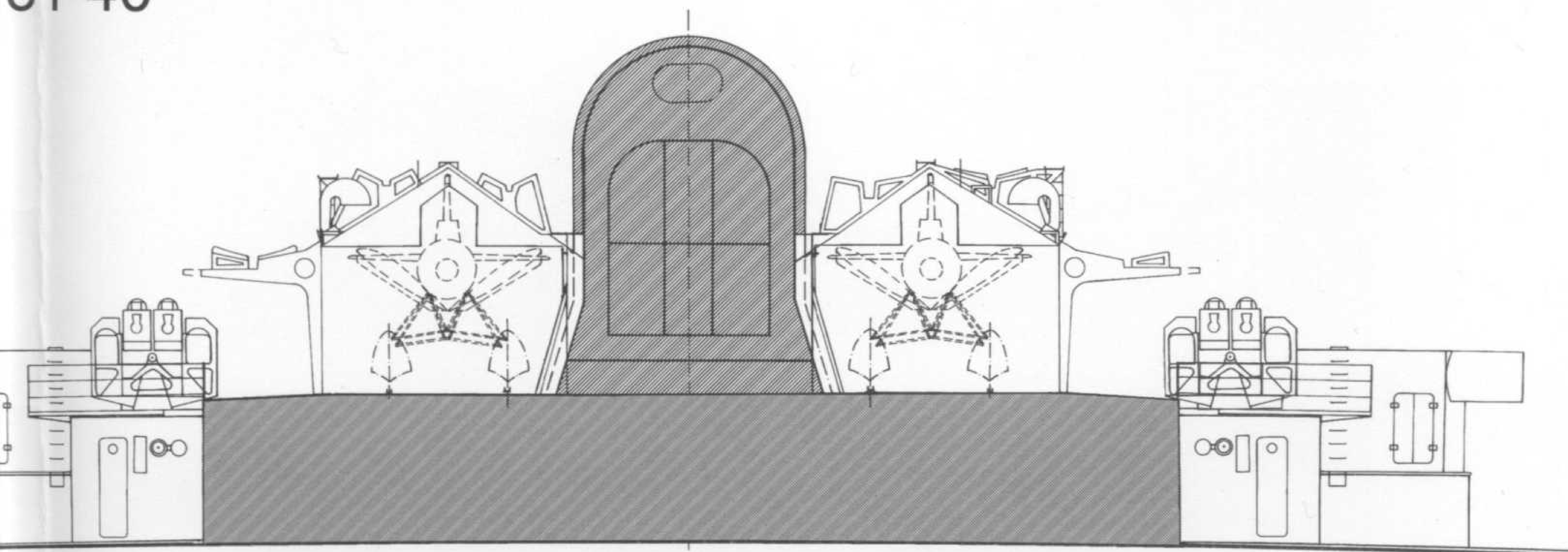


Nadbudówka na wysokości drugiej wieży 150 mm (STB 150 II) przed modernizacją.

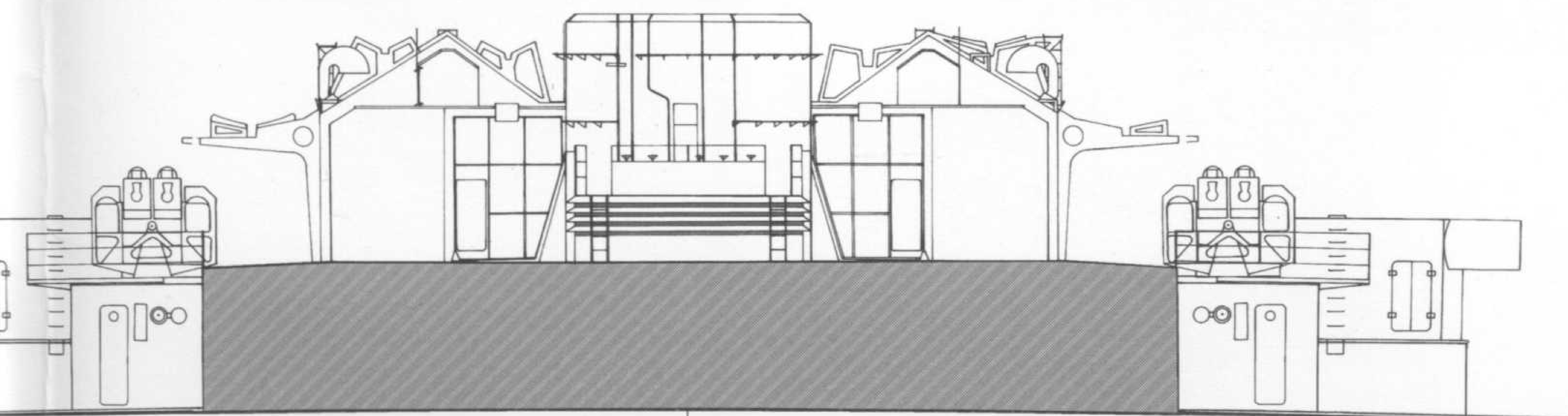




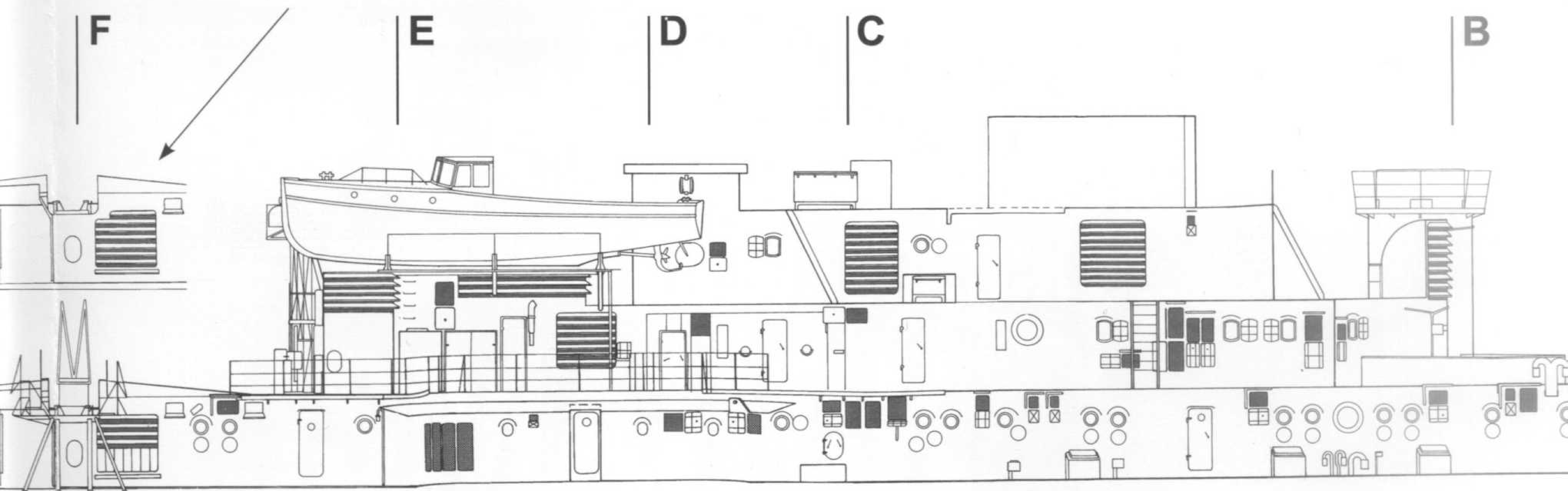
31-40

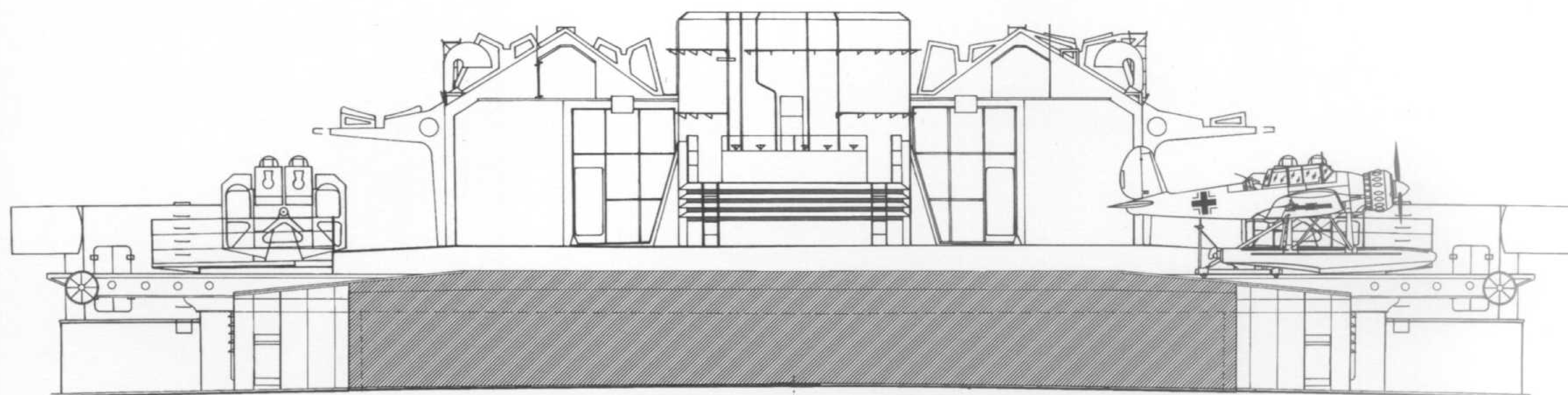


25

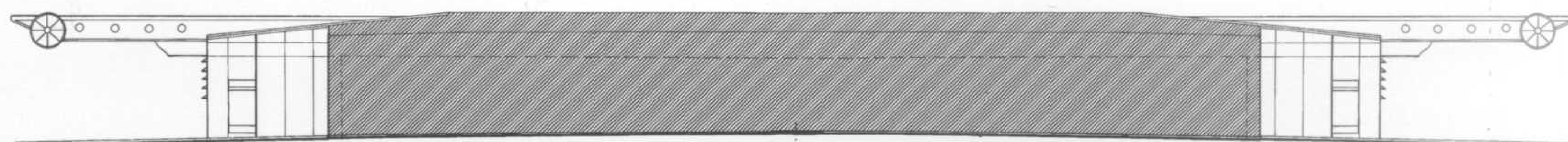


-80

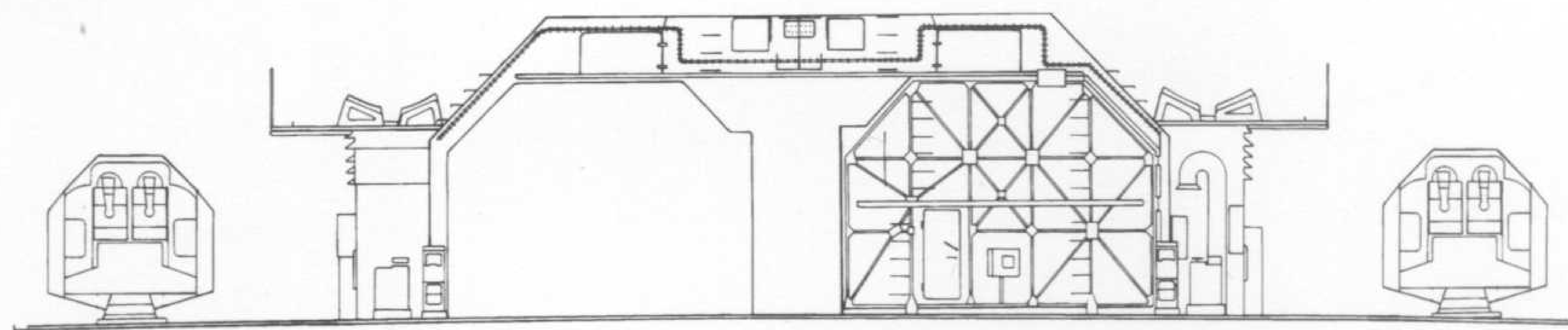




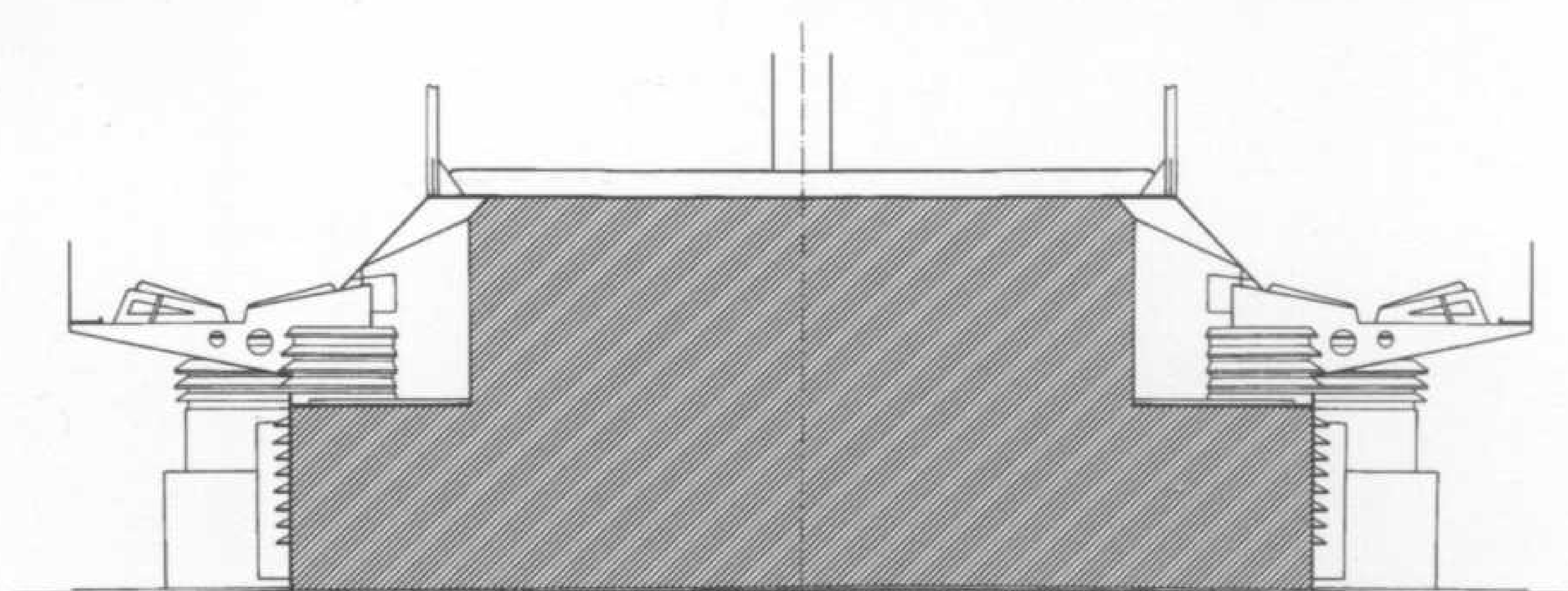
F-112-30



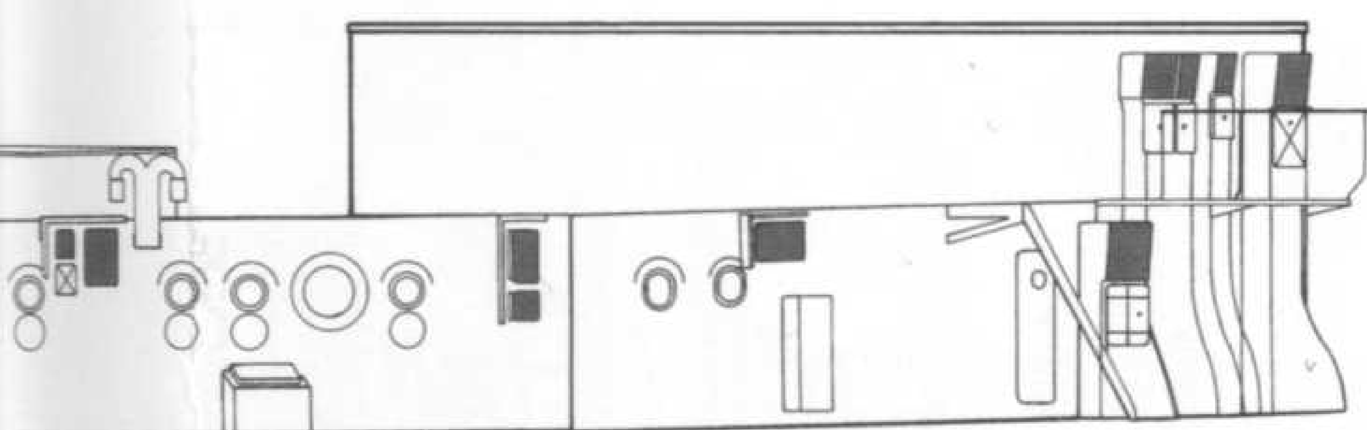
W-109-8



W-106-8



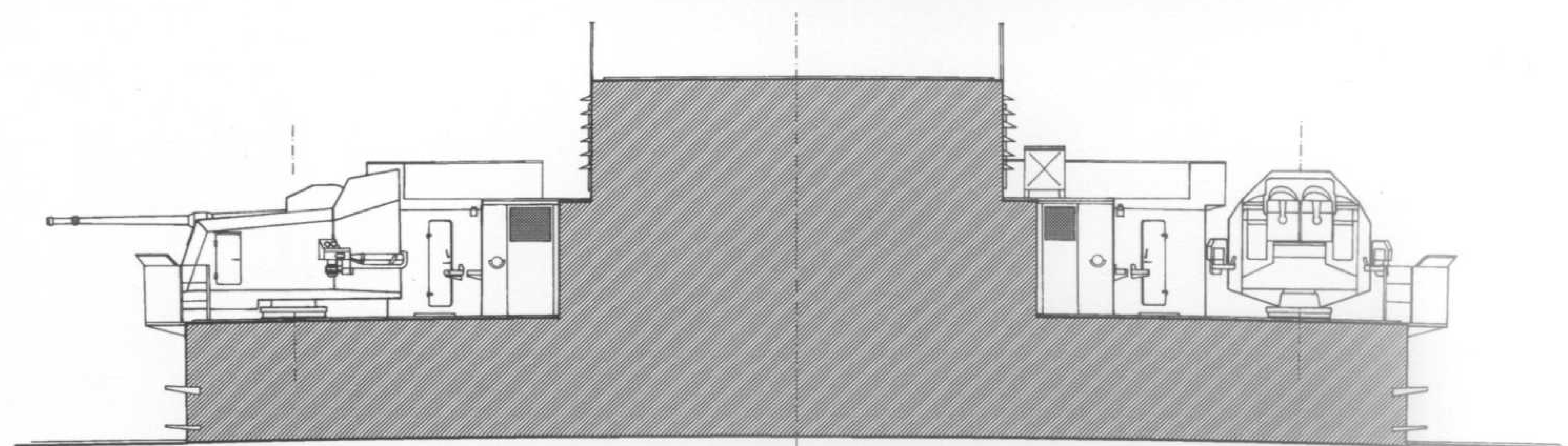
E-103-45



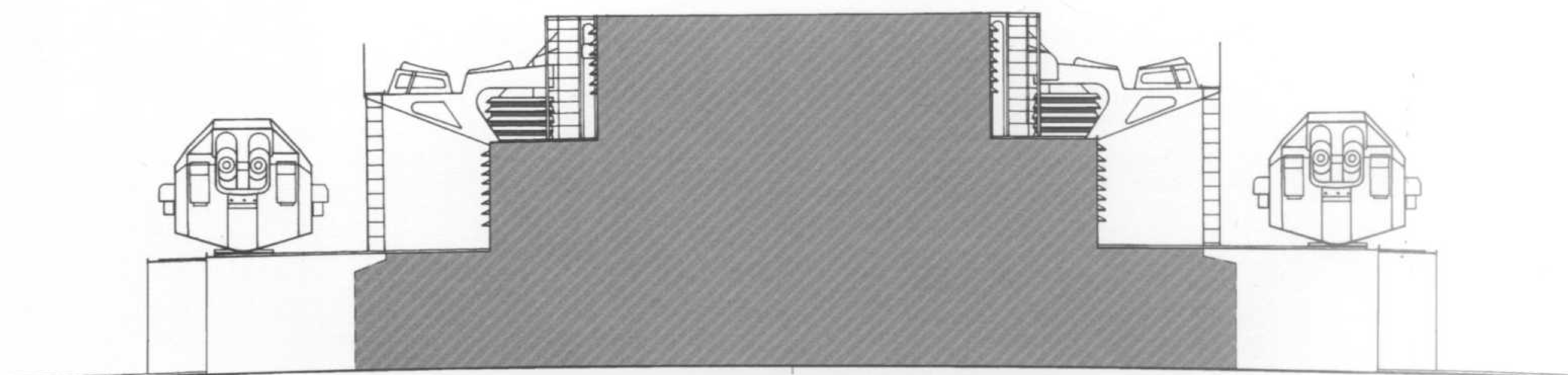
Materiały źródłowe / *Sources:*

- Bundesarchiv / Militärarchiv - Bismarck RM 25/3
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot archive*

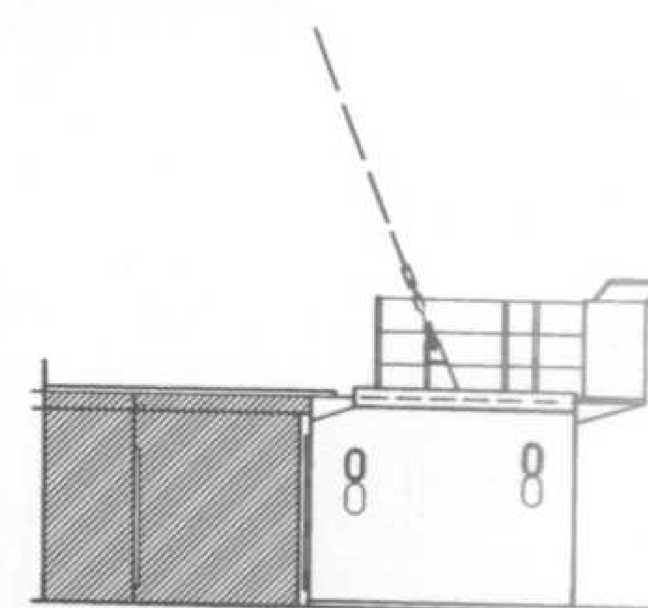
komputerowy montaż rysunków: Katarzyna B. Kwiatkowska



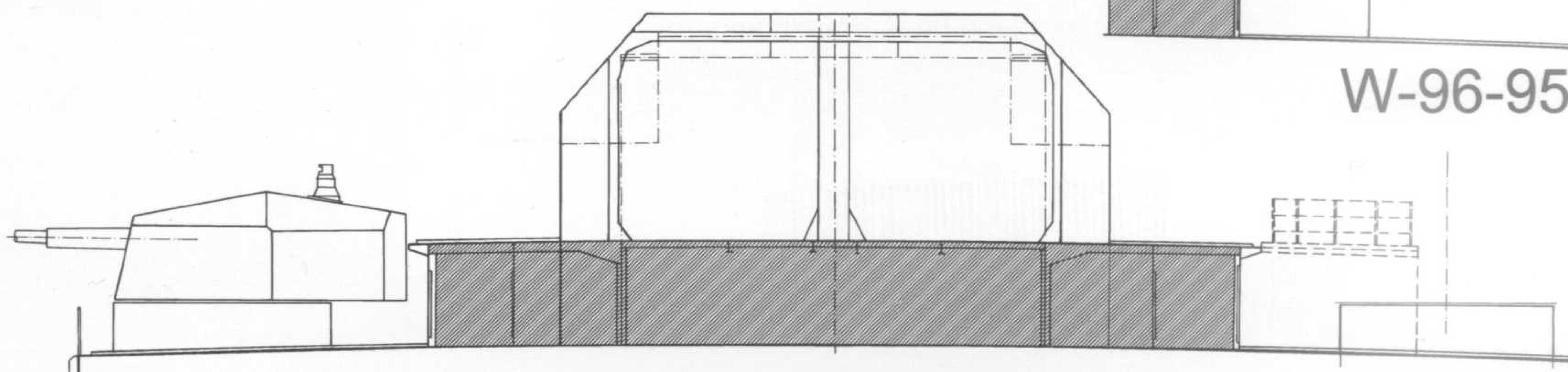
C-91-30



W-94-10 (D-96-95)



W-96-95

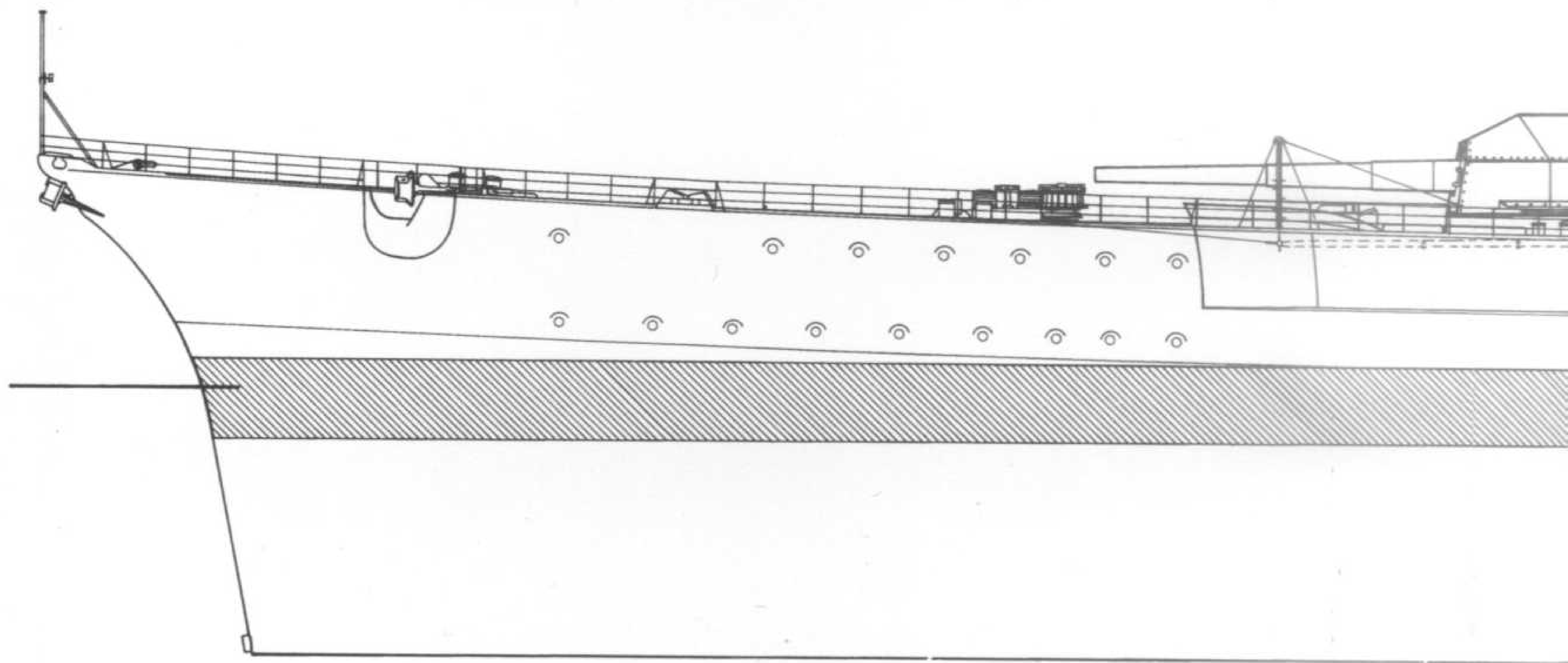


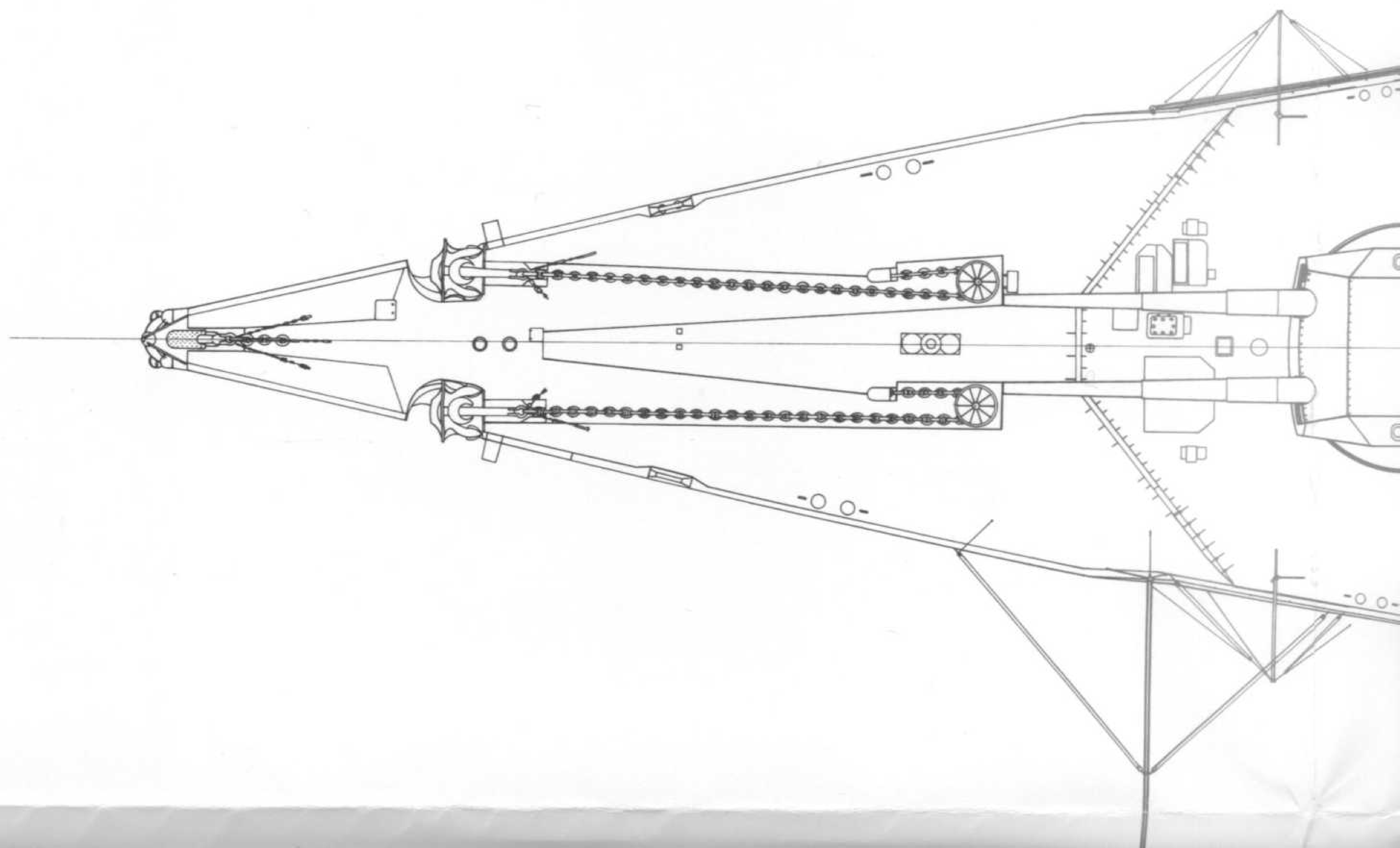
W-98-30

PANCERNIK *BISMARC*

Bismarck w pierwszym okresie po wejściu d
Sylwetka przedstawia okręt w sierpniu 1940
jeszcze bez kompletnego wyposażenia rada

Bismarck fresh after commission, August 19
still lacking some radar and optical equipme

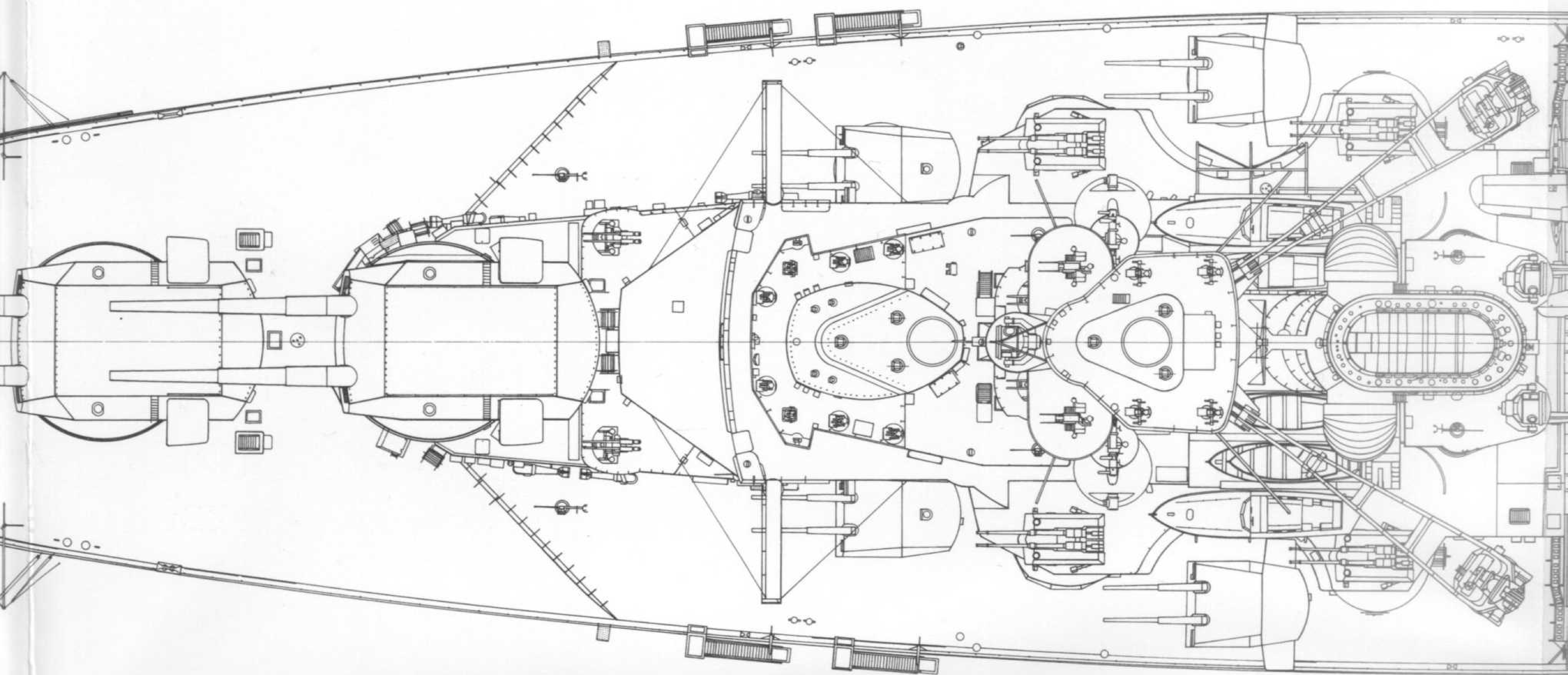




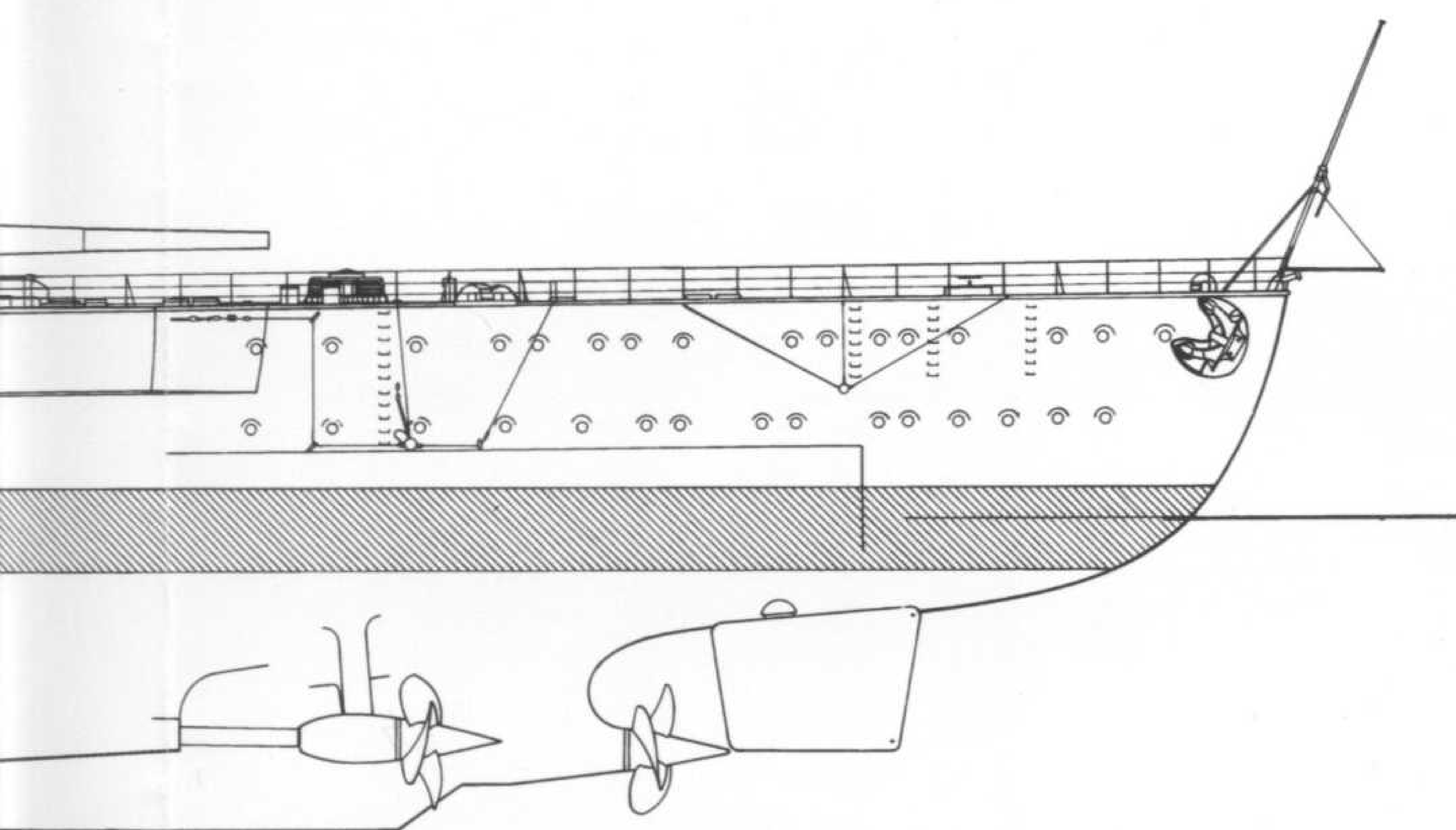
RCK / BATTLESHIP *BISMARCK*

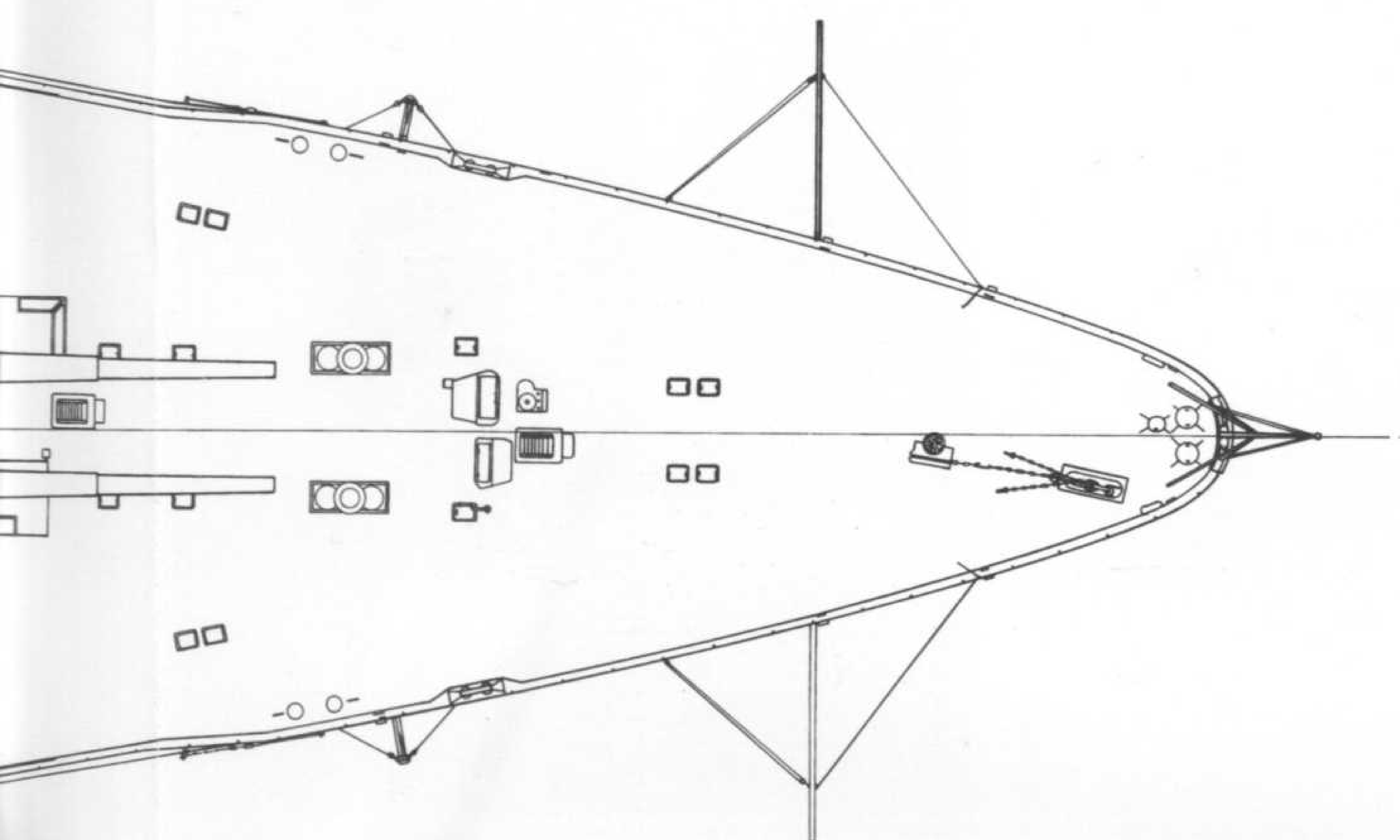
ciu do służby.
1940 roku,
radarowego i optycznego.

st 1940,
ipment.



ARKUSZ 3 / SHEET 3

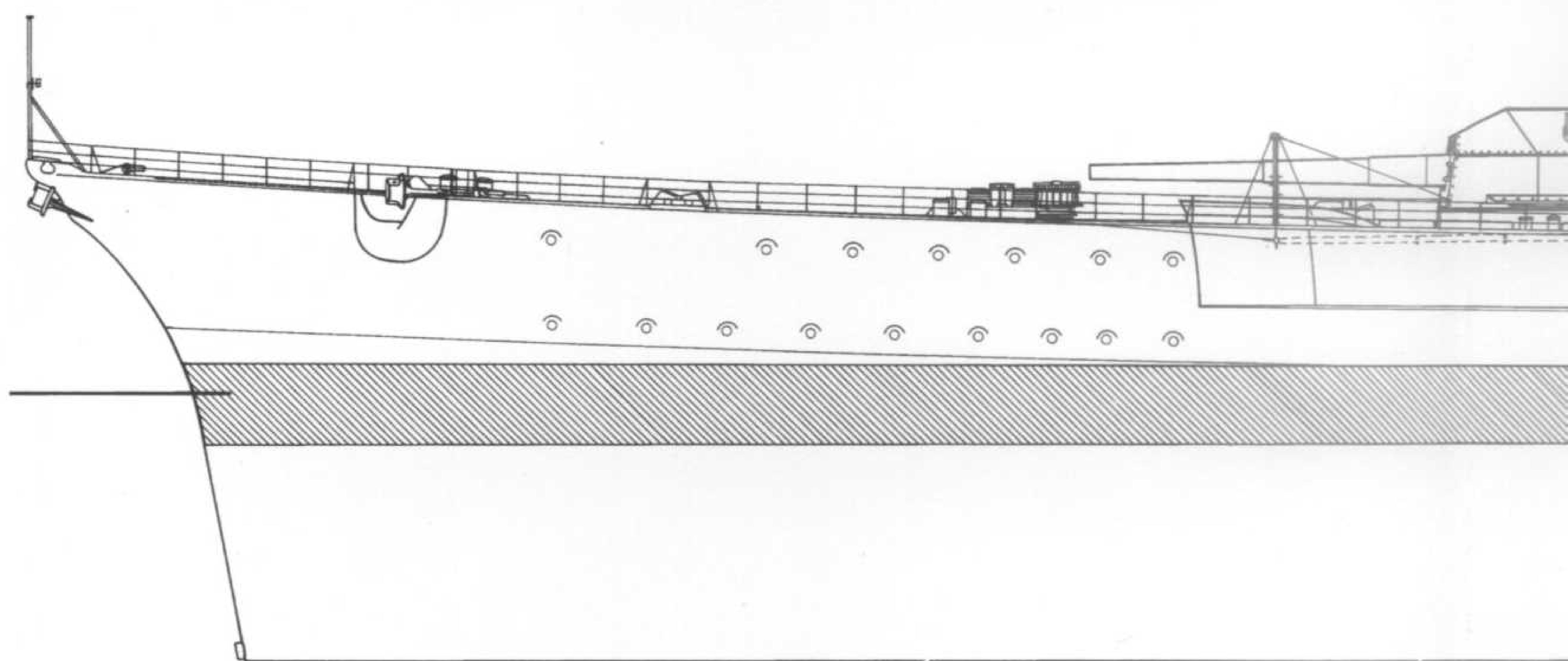


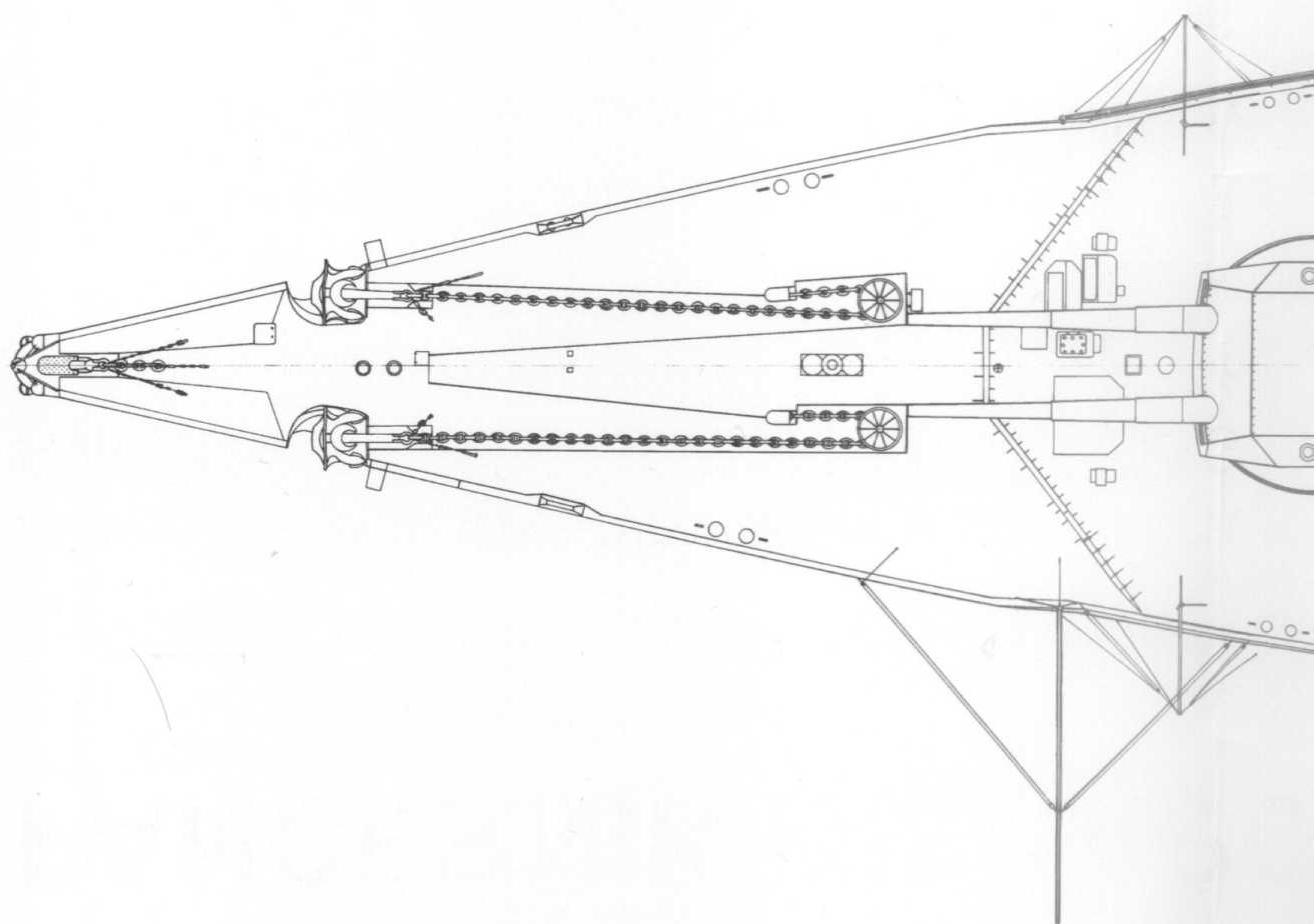


Materiały źródłowe / *Sources:*

Sylwetka *Bismarcka* po modernizacji przepr
Pancernik nie ma zainstalowanej dziobowej
dziobowego 7-metrowego dalmierza i anten

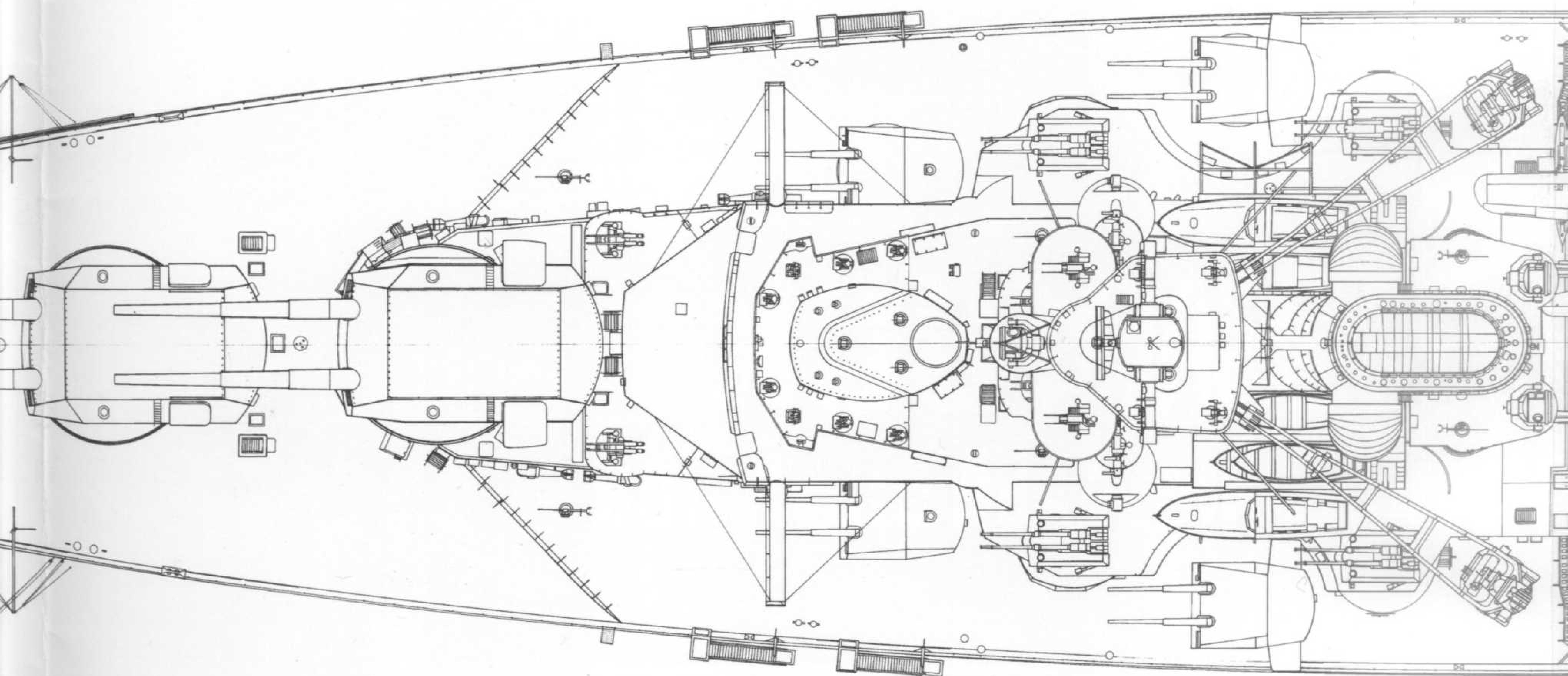
Bismarck after modernisation conducted in
The battleship lacks forward main fire contro
forward 7 m rangefinder and radar aerial.





zeprowadzonej w styczniu 1941 roku.
owej centrali kierowania ogniem,
nteny radaru.

d in January 1941.
ontrol,
al.



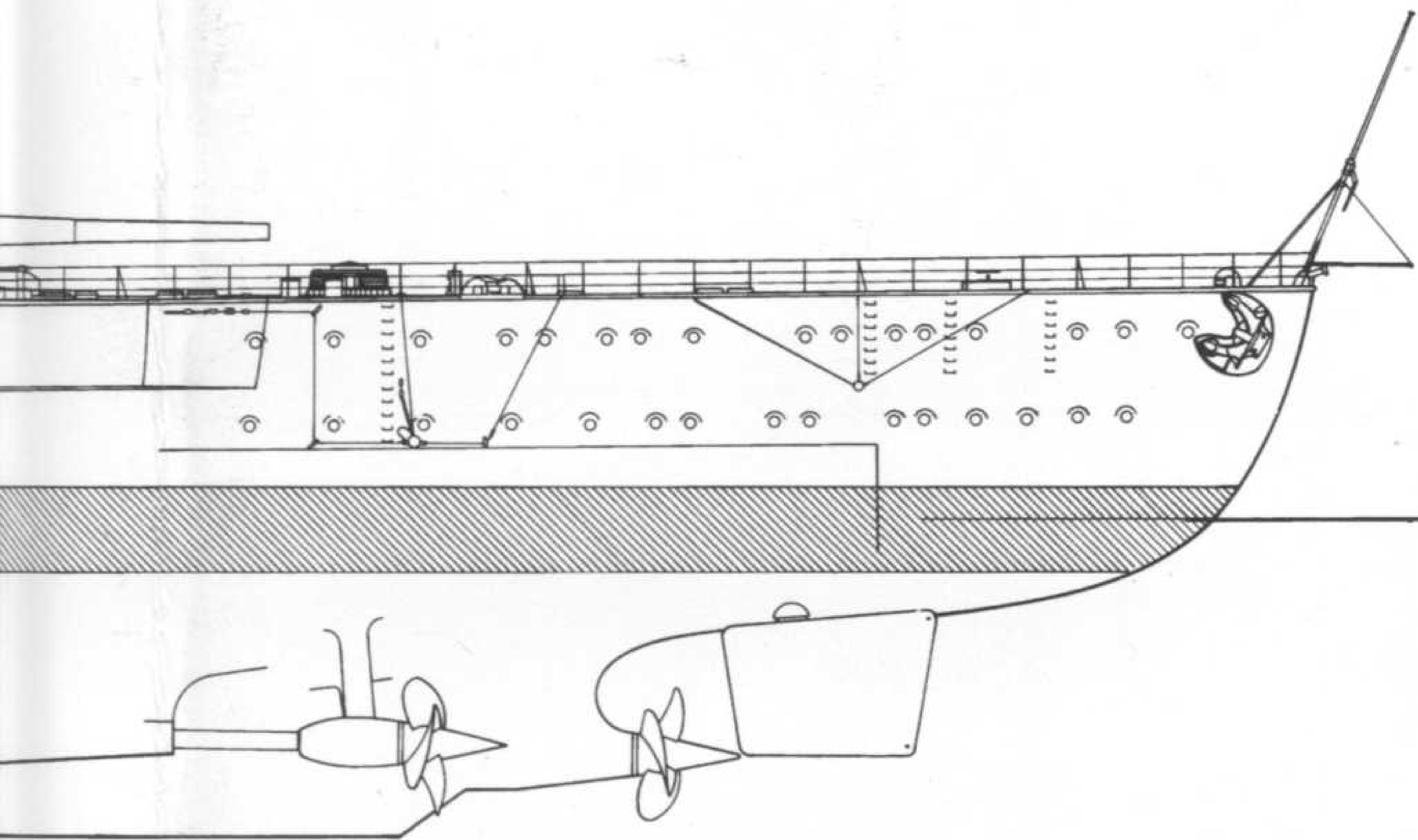
skala 1 : 400 *scale*

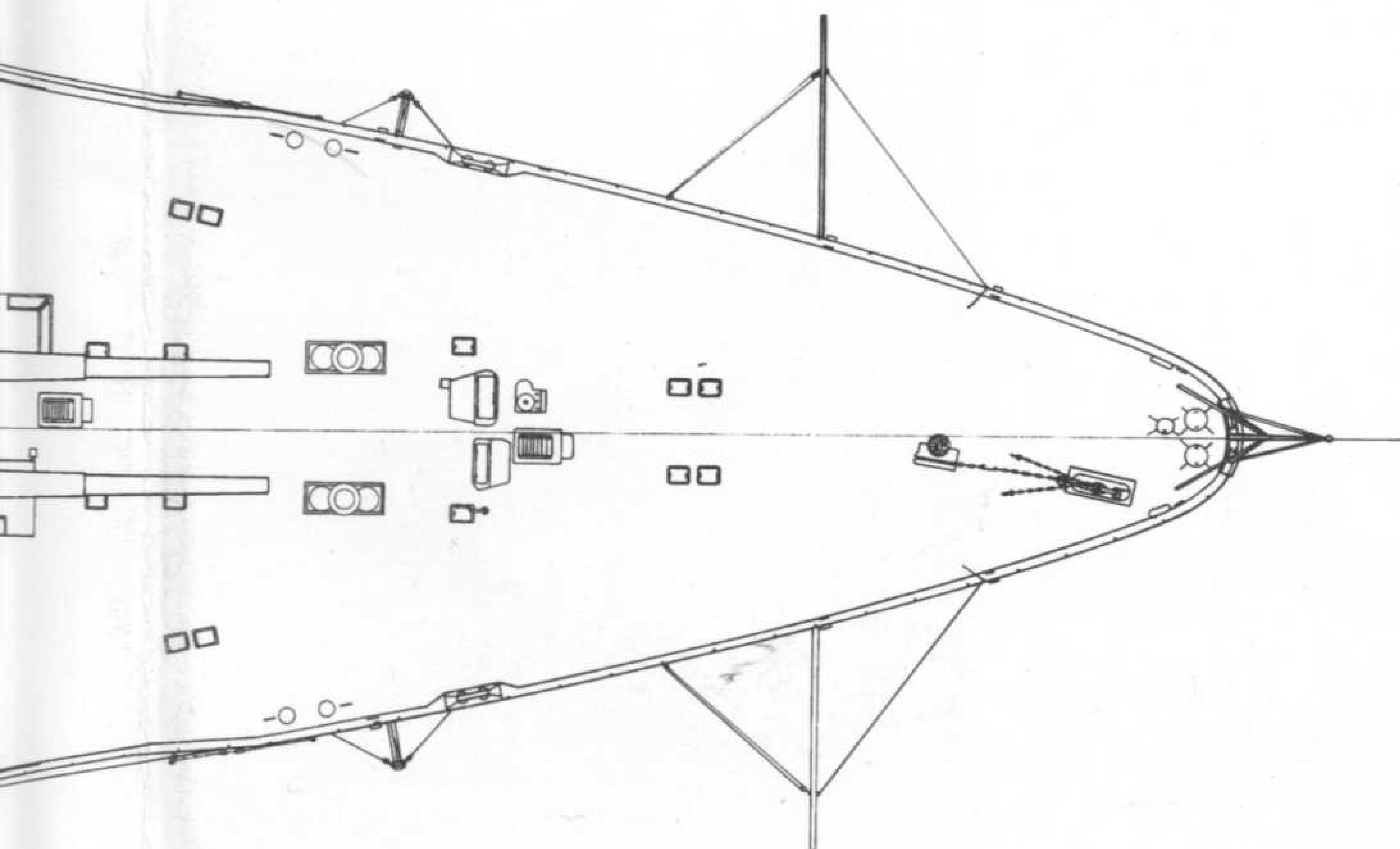
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 m

Materiały źródłowe / *Sources:*

- Bundesarchiv / Militärarchiv - Bismarck RM 25/3
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot archive*

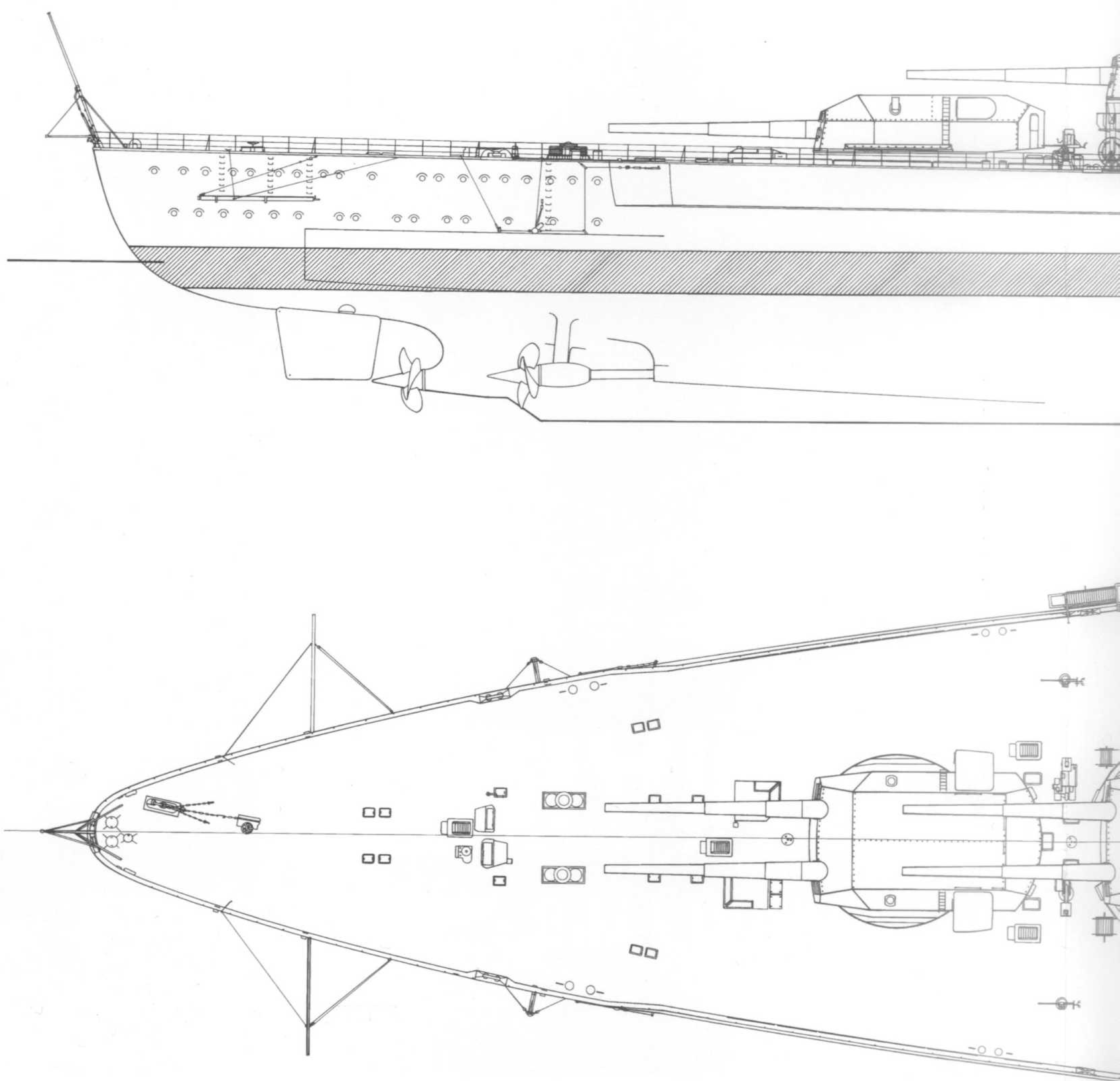
komputerowy montaż rysunków: Katarzyna B. Kwiatkowska





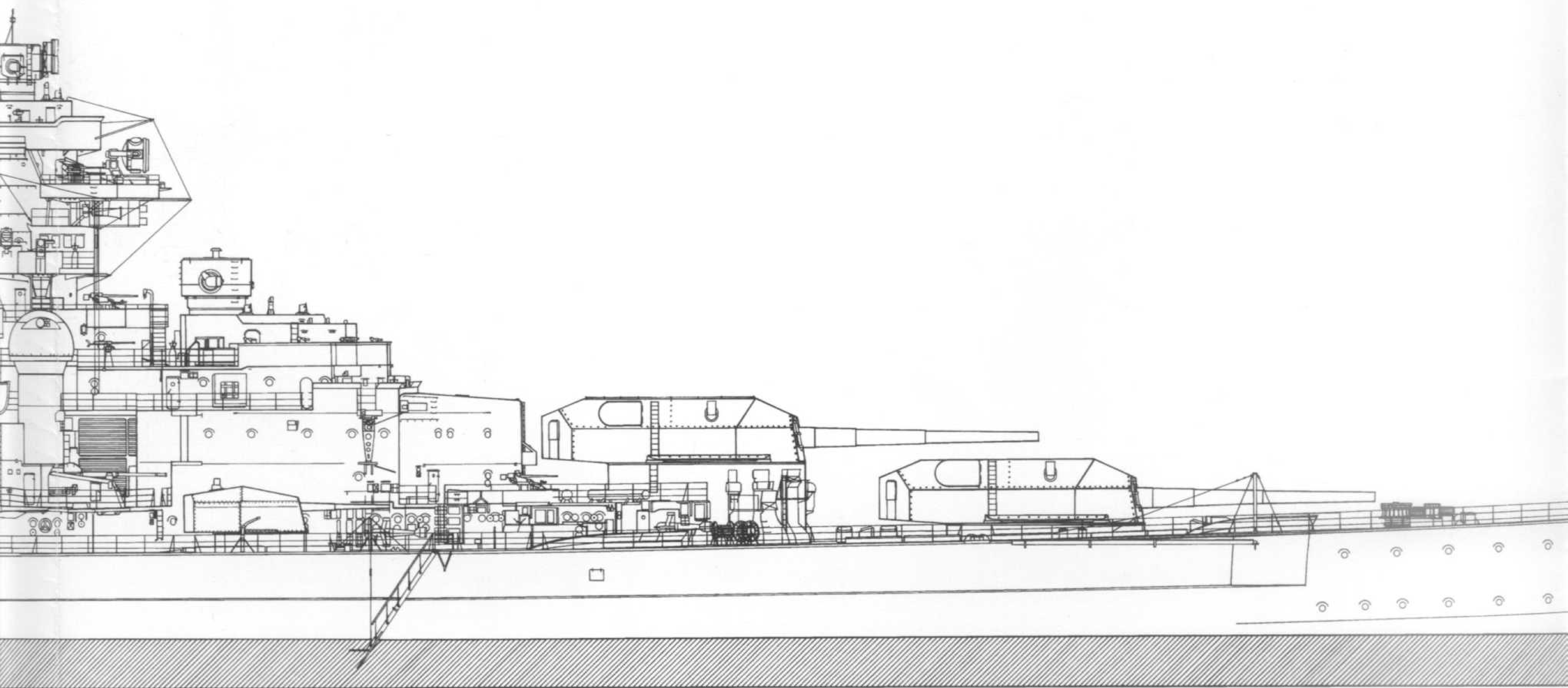
Sylwetka *Bismarcka* z okresu końcowych prac wyposażeniowych w marcu 1941 roku, Kilonia.

Bismarck's silhouette as it looked while final fitting-o
March 1941, Kiel.



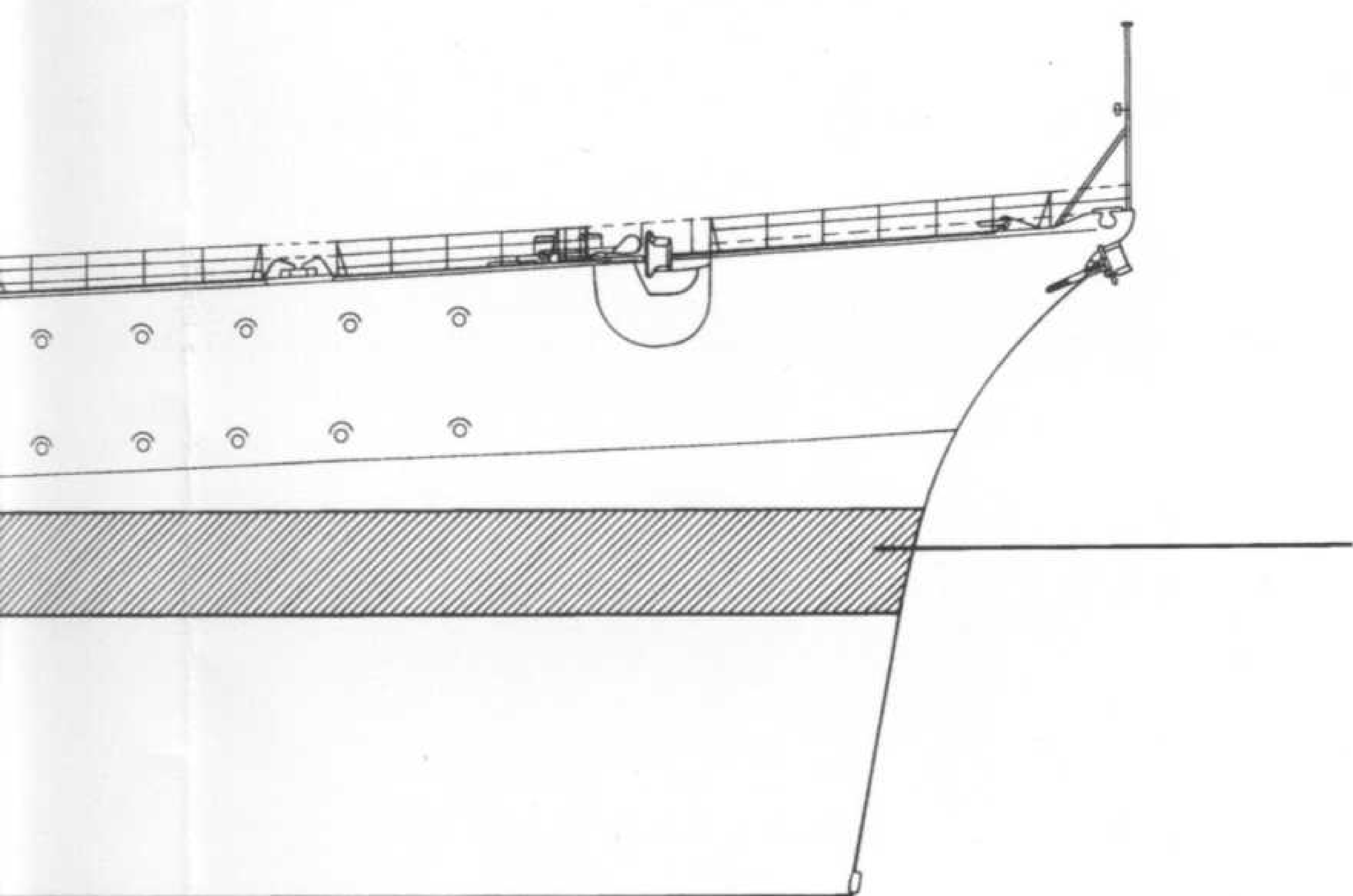
ing-out,

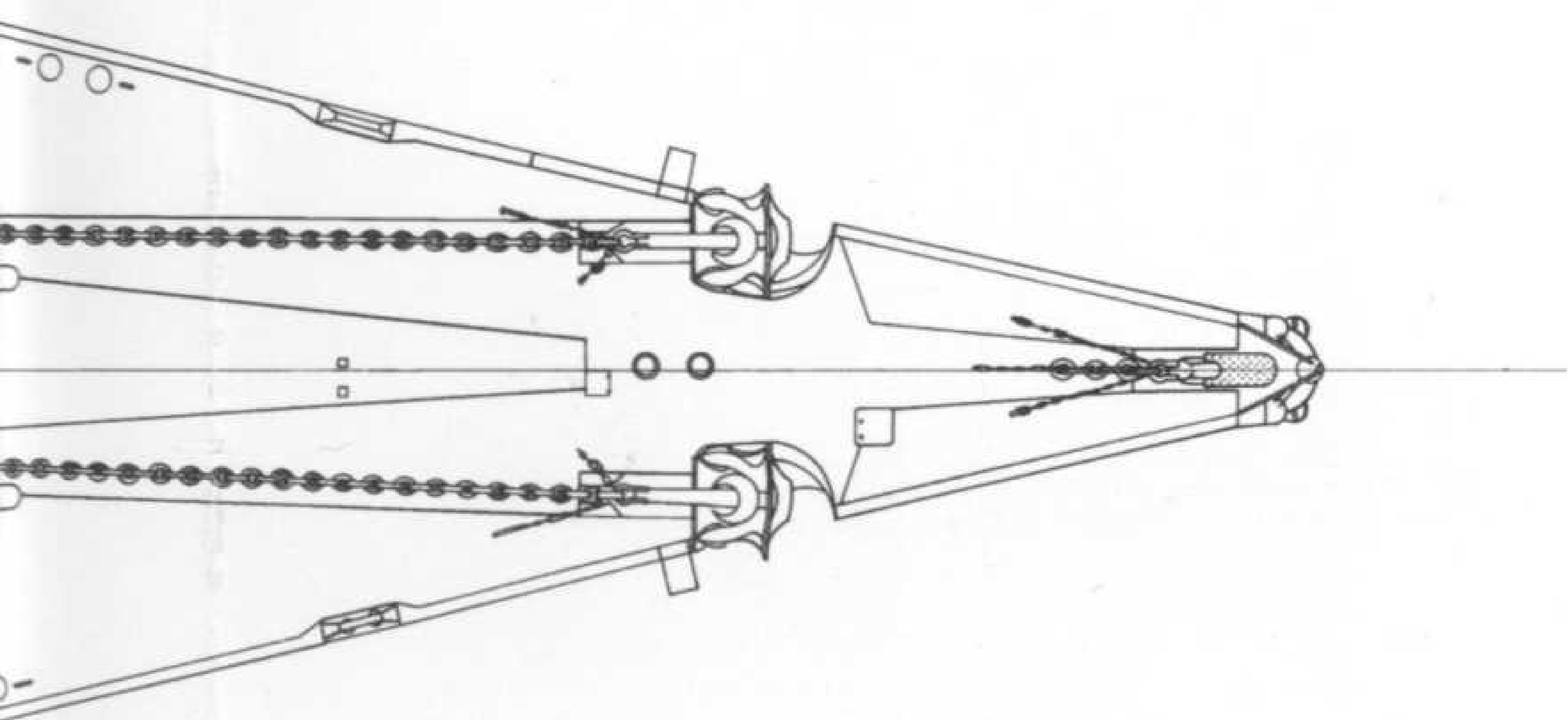
PANCERNIK *BISMARCK* I



K / BATTLESHIP *BISMARCK*

ARKUSZ 4 / SHEET 4



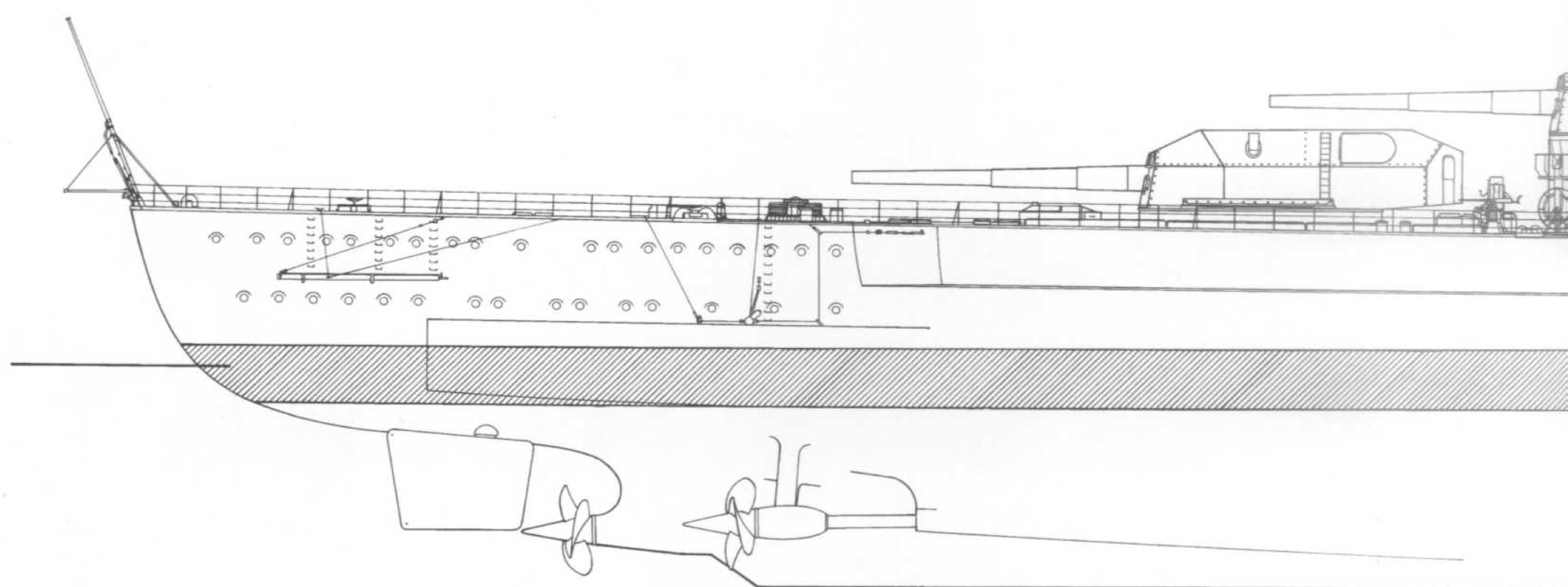


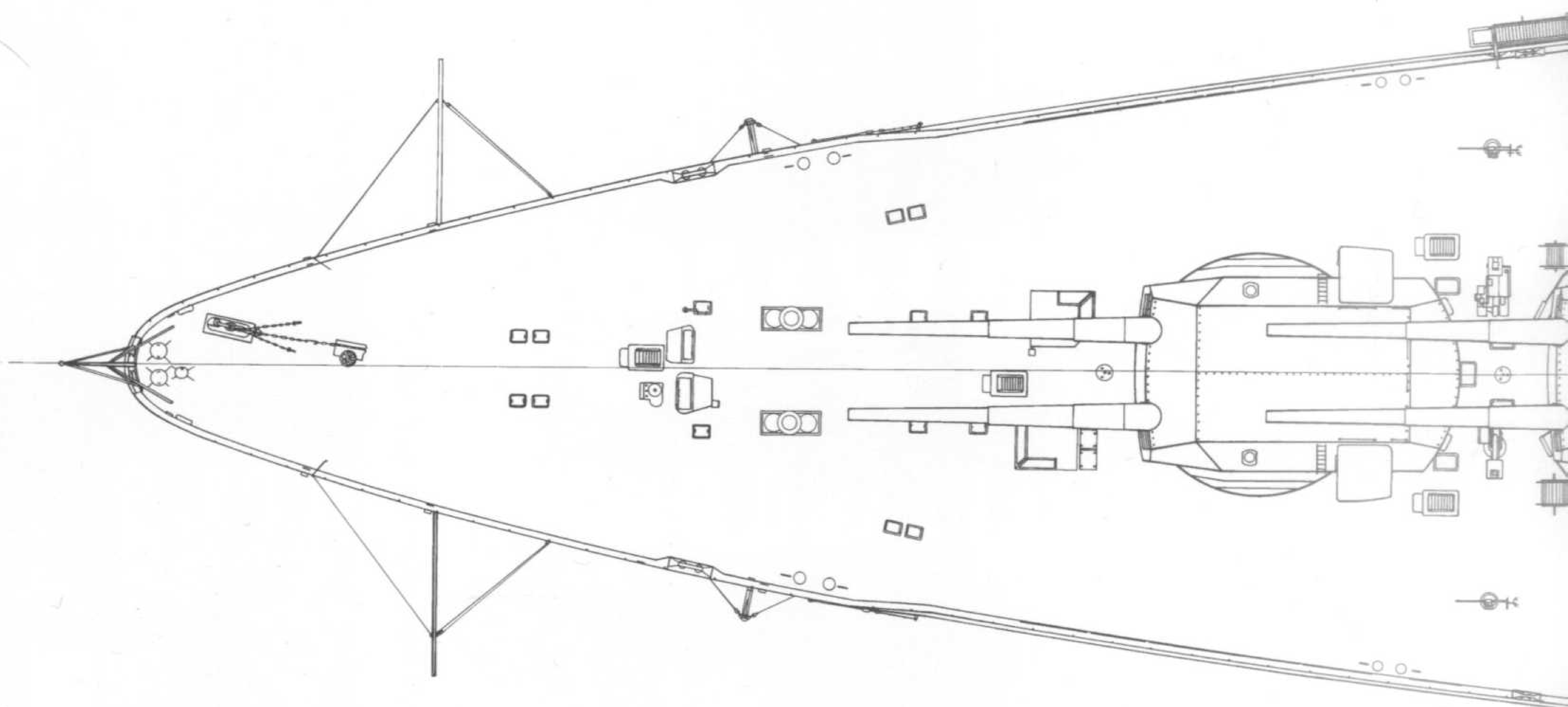
Materiały źródłowe / *Sources:*

- Bundesarchiv / Militärarchiv

Sylwetka *Bismarcka* z Operacji Rheinübung, 19-27 maja 1941 roku.

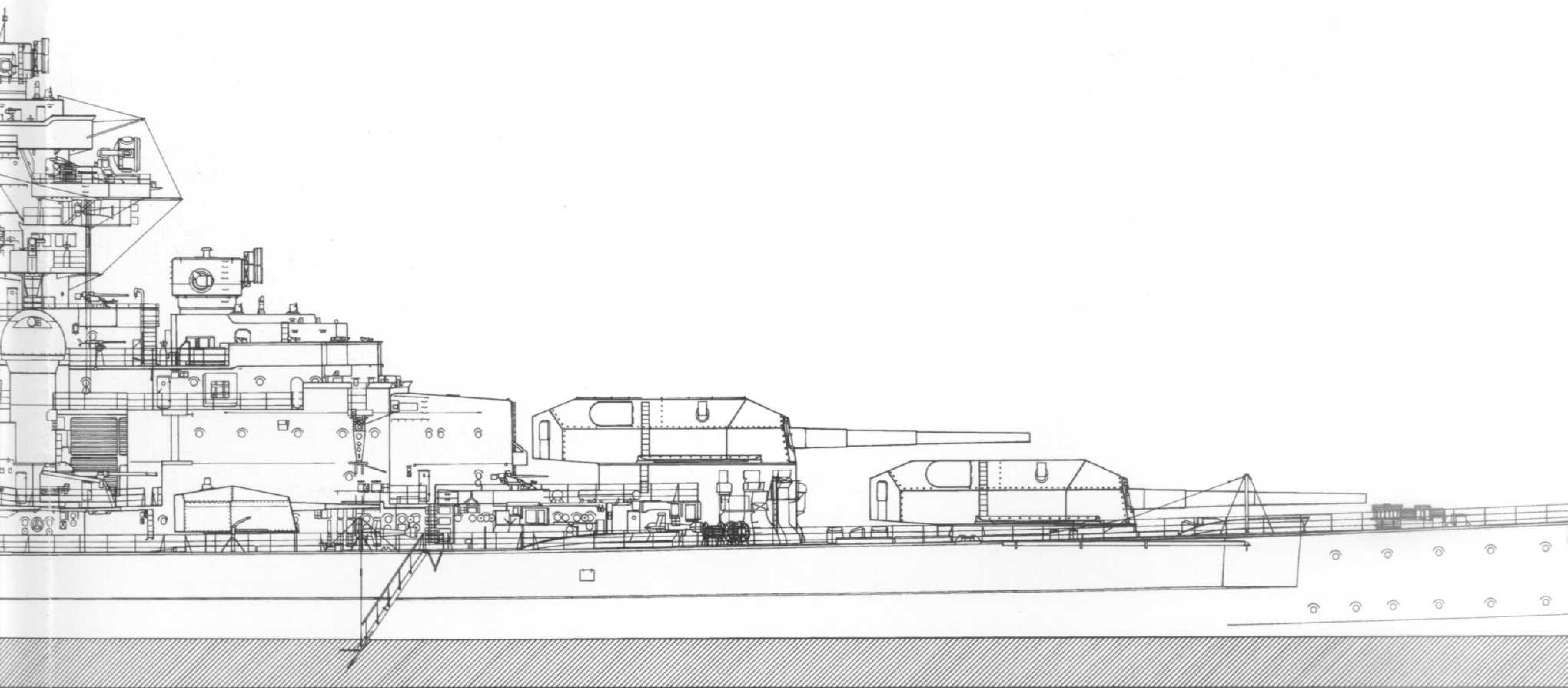
Bismarck's silhouette as it looked while Rheinübung Operation, May 19-27, 1941.





skala 1 : 400 *scale*

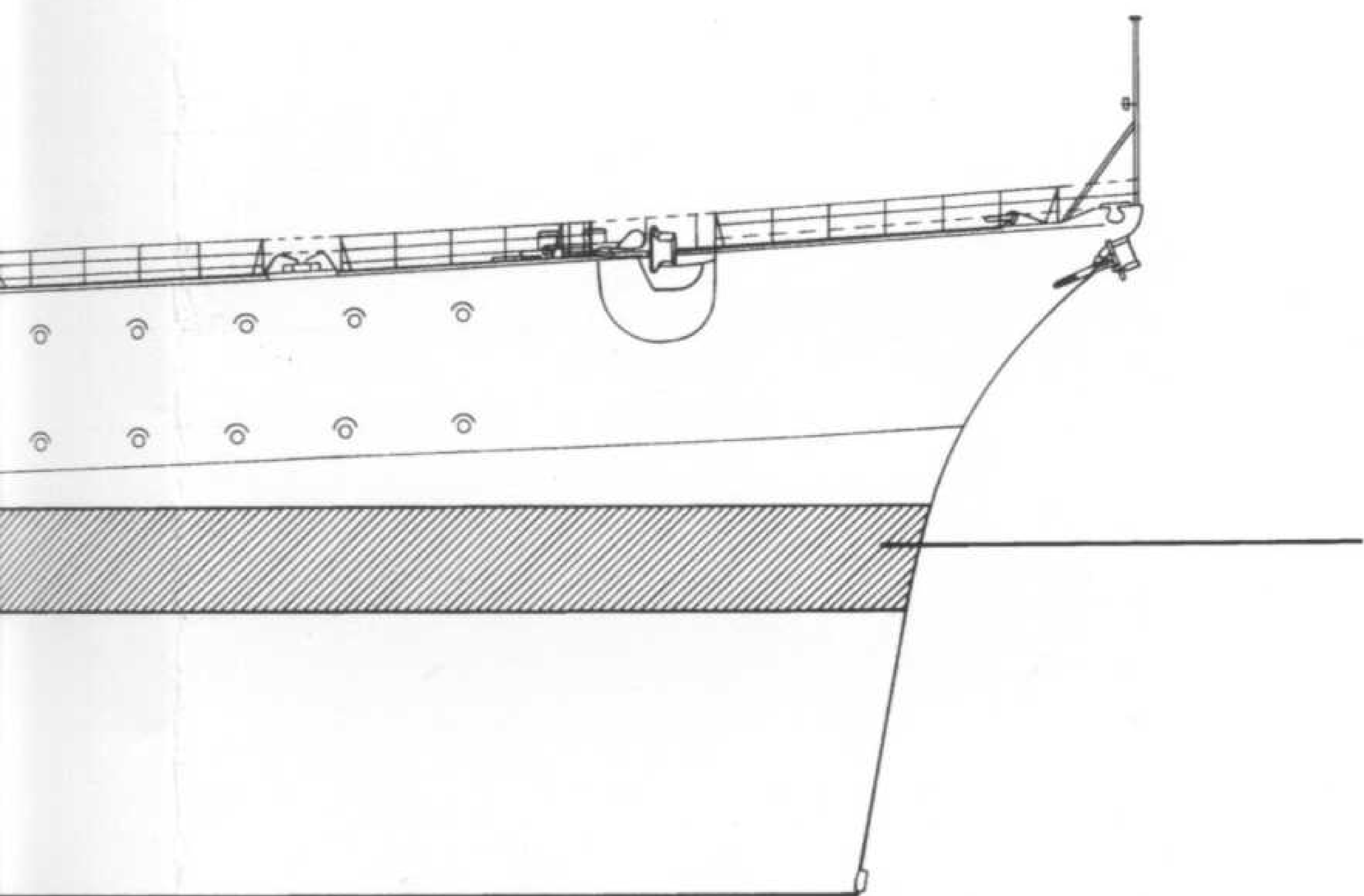
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 m

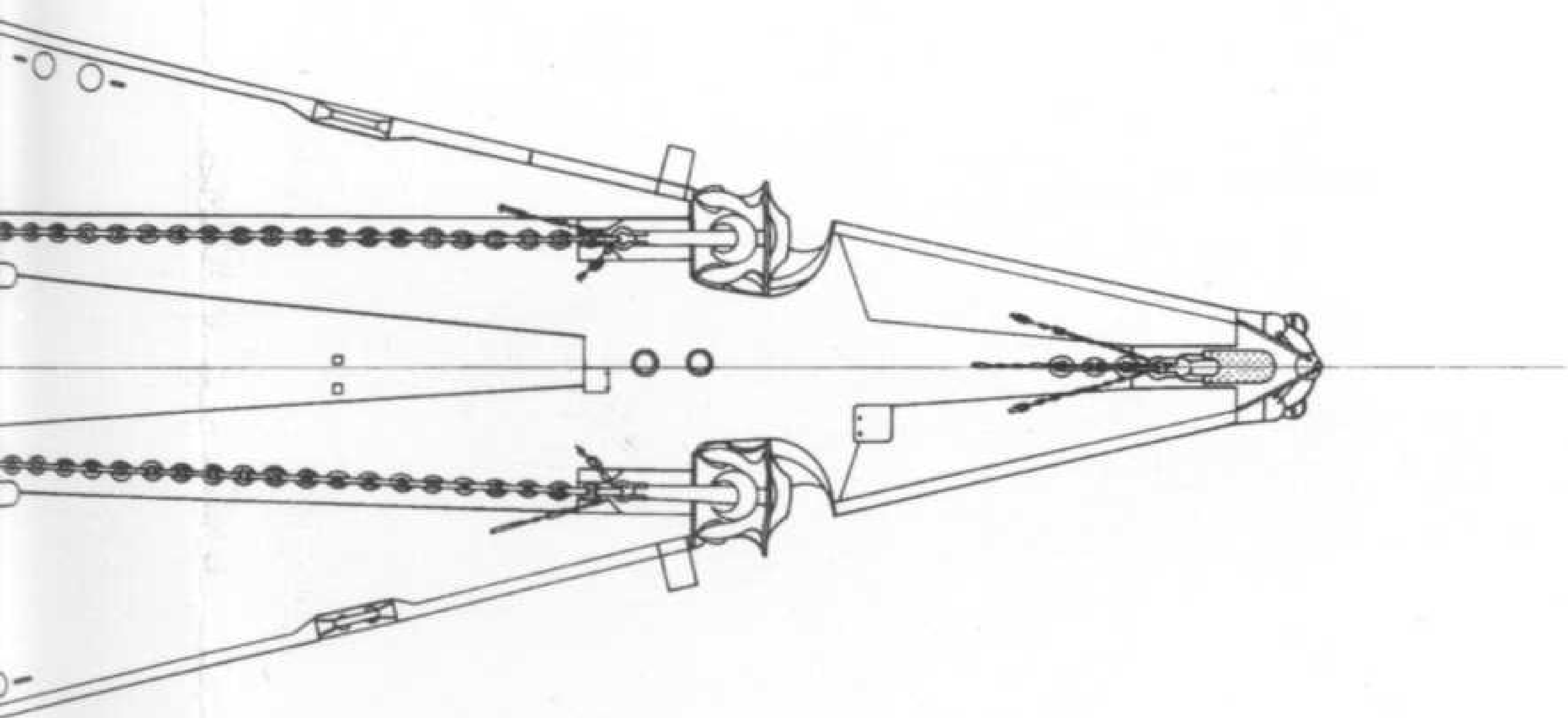


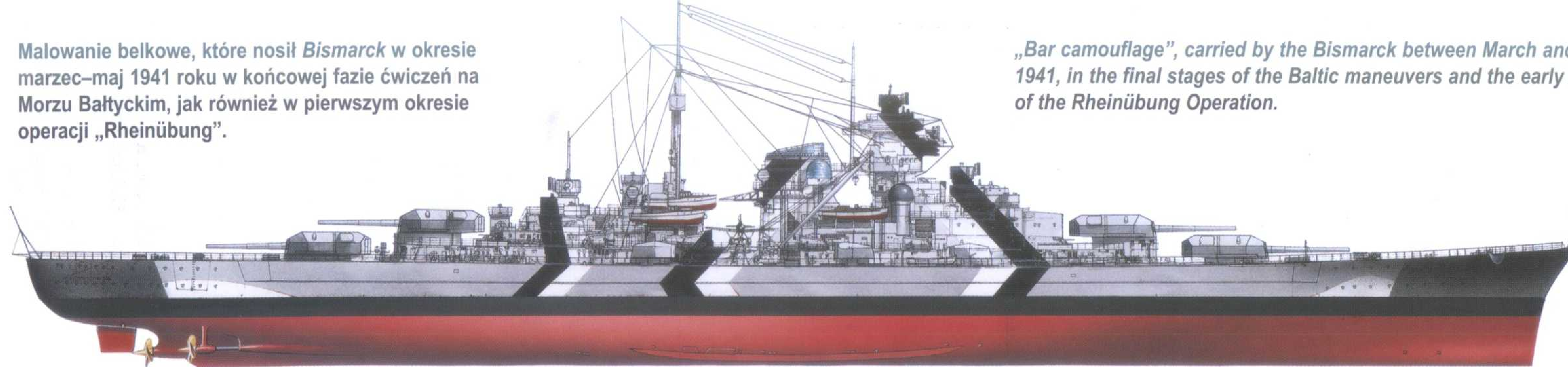
Materiały źródłowe / *Sources:*

- Bundesarchiv / Militärarchiv - Bismarck RM 25/3
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot archive*

komputerowy montaż rysunków: Katarzyna B. Kwiatkowska

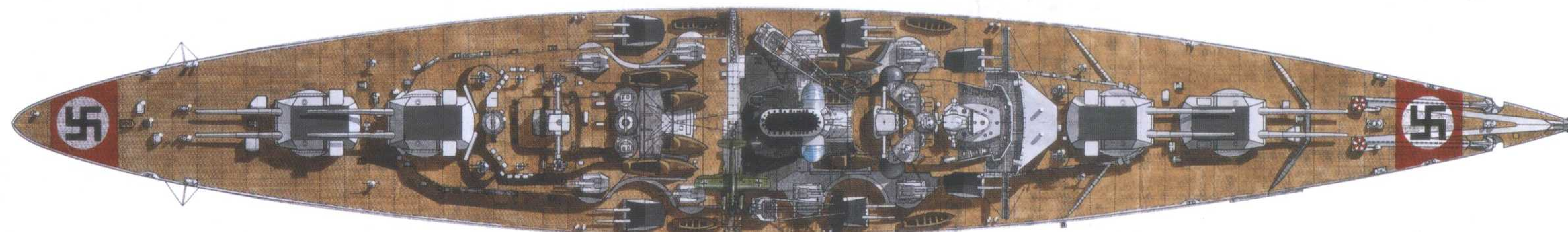




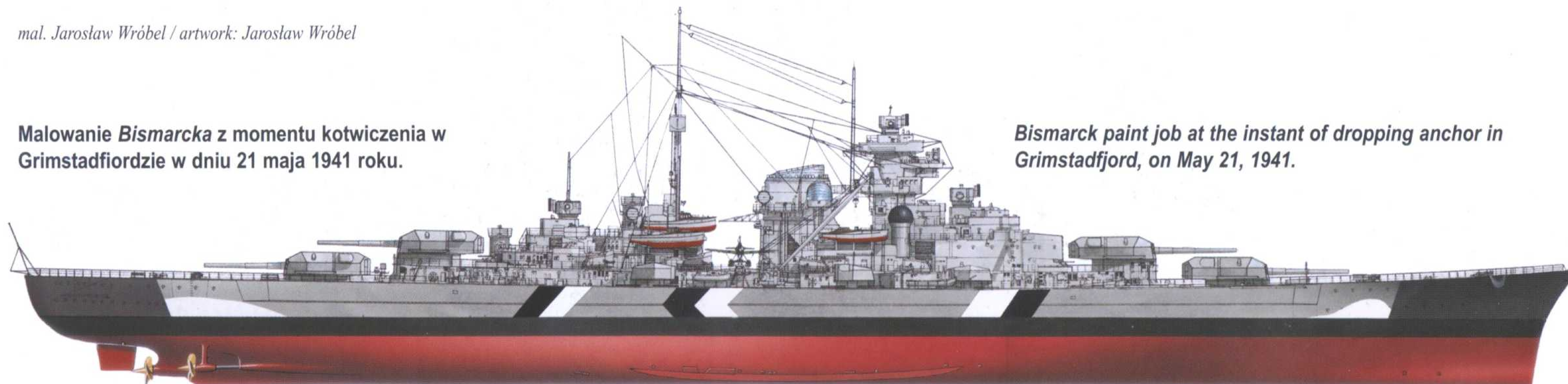


Malowanie belkowe, które nosił *Bismarck* w okresie marzec–maj 1941 roku w końcowej fazie ćwiczeń na Morzu Bałtyckim, jak również w pierwszym okresie operacji „Rheinübung".

„Bar camouflage", carried by the Bismarck between March and May, 1941, in the final stages of the Baltic maneuvers and the early stage of the Rheinübung Operation.



mal. Jarosław Wróbel / artwork: Jarosław Wróbel

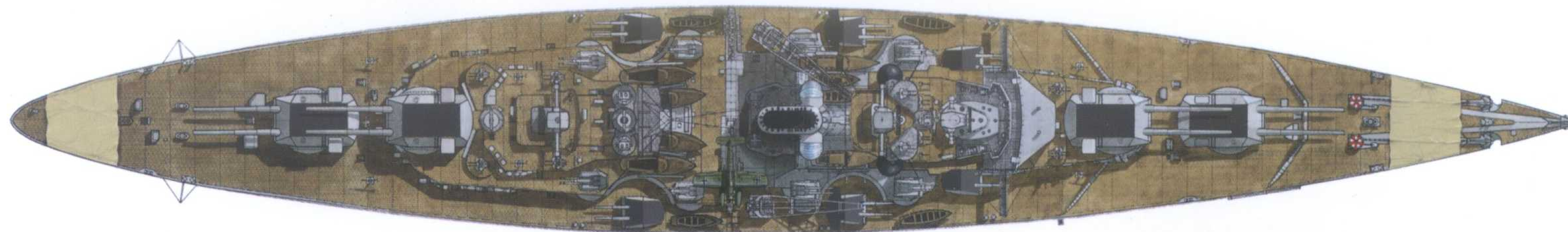


Malowanie *Bismarcka* z momentu kotwiczenia w Grimstadfiordzie w dniu 21 maja 1941 roku.

Bismarck paint job at the instant of dropping anchor in Grimstadfjord, on May 21, 1941.

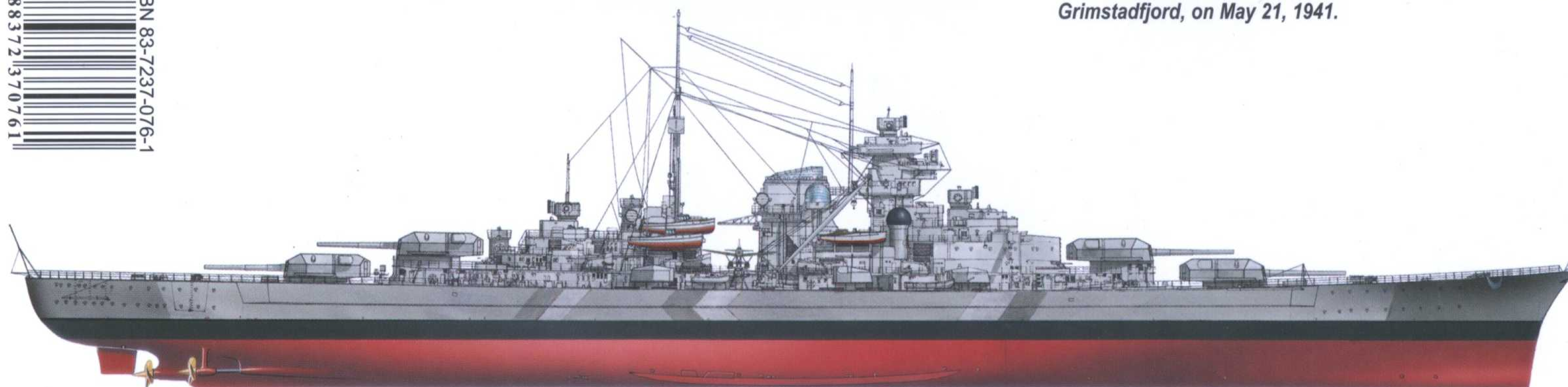
skala 1 : 1000 *scale*

Malowanie *Bismarcka* z momentu kotwiczenia w Grimstadfiordzie w dniu 21 maja 1941 roku.



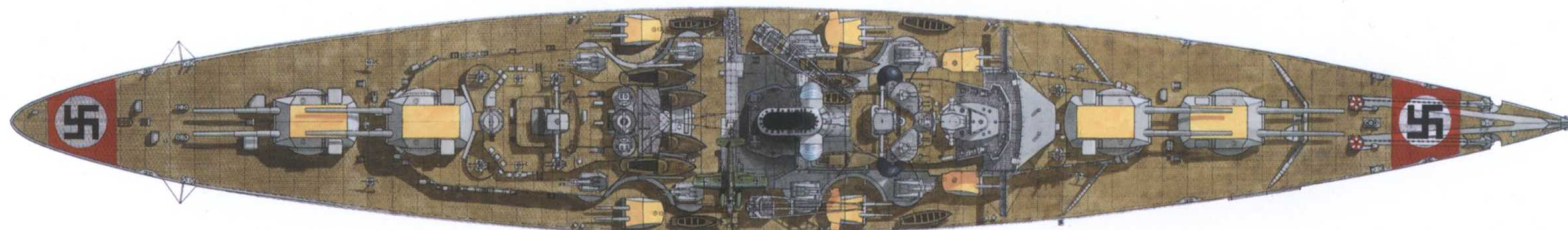

ISBN 83-7237-076-1
9 788372 370761

Bismarck paint job at the instant of dropping anchor in Grimstadfjord, on May 21, 1941.



skala 1 : 1000 *scale*

mal. Jarosław Wróbel / artwork: Jarosław Wróbel



Malowanie *Bismarcka* podczas zbliżania się do brzegów Francji w okresie od 26 maja 1941 roku do momentu zatopienia. Spod jasnoszarej farby prześwitywał poprzedni kamuflaż. (widok z boku, widok z góry)

Bismarck painted as it approached the French coast, between May 26, 1941 and her sinking. Earlier camouflage showing through the later Light Grey paint. (side view, top view)